PROBLEMY Europy wschodniej

Rok I. Maj 1939. N- 5

M I E S I Ę C Z N I K

WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 66 M. 13. - TEL. 234-60

Kok 1. MAJ 1939. Nr. 5.

PROBLEMY
EUROPY WSCHODNIEJ

Jan Kowalewski

Bałtyk — Morze Czarne

Trzeba przekopać kontynent.

Zdawałoby się — zadanie przerastające swym ogromem nasze, polskie, możliwości. Przywykliśmy jednak takim zadaniom śmiało patrzeć w oczy ze szczerą wolą ich wykonania. Właśnie dlatego, że trudne, niecodzienne, daleko wyrastające ponad miarę zadań prostych i zwykłych.

śmiałość koncepcji, wielkość celu, odwaga postawienia sobie od razu całkowitego zadania, bez względu na możliwe, czy spodziewane nawet, trudności nie od dziś cechuje nasze pokolenie. Toteż i dziś stawiamy sobie od razu pełne zadanie: szlak Bałtyk — Morze Czarne. Faktyczne warunki, życiowe możliwości ustalą później dobór środków działania, zarysują kolejność następujących po sobie etapów roboczych.

Dziś już wyczuć można trzy takie główne zasadnicze etapy. Każdy z nich — stanowiący zamknięty w sobie cykl pracy — zbliży jednocześnie do osiągnięcia pełnego celu.

Oto trzy etapy, trzy rozdziały tego wielkiego, jednego dzieła:

1) najpierw — Wisła i San. Uregulowane, ujęte w klamry wałów, uwolnione z piaszczystych skrzepów i zamuleń zbudują najważniejszą, najpilniejszą w Polsce drogę: od Śląska, poprzez C. O. P. i Warszawę, do Gdańska i Gdyni; regulacja Wisły warunkuje istnienie i rozwój C. O. P.

2) potem — kanał San - Dniestr: Pomiędzy skłonami Karpat i Roztocza przesunie się od Wisły ku południowemu-wschodowi droga odradzająca — z Bałtyku zasnuty zapomnieniem szlak historyczny, który, od północy — z Bałtyku — tędy właśnie, biegł do Lwowa;

3) wreszcie — kanał Dniestr - Prut, etap ostatni, morza oba łączący.

Jest w tym zadaniu myśl szersza i głębsza niż tylko wykonanie samej drogi. Wisła, której zlewisko przerasta zlewisko Renu, która swym systemem obejmuje i wiąże cały niemal obszar Polski, przecinając ją zygzakiem od granic na południu do granic na północy, jest jakby fizycznym symbolem Polski. Jest strukturalnym kośćcem kraju, pozbawionego naturalnych granic, wyraźnych ram geofizycznych, zakreślonych czy to przebiegiem rzeki, grzbietu górskiego, czy morskiego wybrzeża. Te które są, są zbyt ułamkowe, zbyt skąpe, aby stanowić mogły ramy dostateczne. Toteż rozbudowywać Wisłę, wzmacniać ją, podnosić jej znaczenie, wiązać z nią wszystkie, najdalsze nawet, dzielnice kraju — to jakby budować moralną linię Maginofa, spełniać naczelny narodowy postulat — którego spełnienie — da wewnętrzną spoistość, odporność i zawartość, otwierając na południe i na północ — śladami historycznej polskiej myśli politycznej — szerokie drogi do współdziałania z innym narodami z tej i z tamtej strony Bałtyku, nad Prutem, nad Dunajem, z tej i z tamtej strony Czarnego Morza.

Przywrócenie osi Bałtyk — Morze Czarne szlakami Wisły, Sanu, Dniestru i Prutu jest najistotniejszym obowiązkiem obecnego pokolenia Polski.

Geopolityczna oś Polski

Koncepcja rozbudowy sieci połączeń pomiędzy morzami północnymi i południowymi Europy posiada głębokie polityczno - gospodarcze podłoże, stanowiące już od dawna wykładnik politycznych aspiracji i gospodarczych — tendencji poszczególnych państw Europy.

Z biegiem czasu wyraźna oś transkontynentalna, zazanaczona przebiegiem drogi kołowej: Londyn-Konstantynopol czy kolejową trasą Orient lub Simplon Ekspressu zaczyna się zacierać w ramach narastających konfliktów międzypaństwowych.

Tworzy się — w miejsce jednej — szereg wewnętrznych osi w poszczególnych państwach, osi odśrodkowych i z sobą nieszharmonizowanych. I tak np. w czasach ostatnich kompleks rosyjski stwarza swą własną południkową oś pomiędzy Morzami Czarnym i Kaspijskim a Morzem Białym — wolnym od niedogodności Bałtyku. Niemcy rozbudowują wewnętrzny, równoleżnikowy kierunek wzdłuż „Kanału śródlądowego”.

Niedogodności i ułamkowość tych, zamkniętych w sobie, „autarkicznych” układów osiowych staje się w chwili obecnej przyczyną nawrotu do osi wszechstronnych — transkontynentalnych.

Kierunki ich przebiegu trasują idee polityczne i gospodarcze. Przesłanki polityczne: ofensywne — szukanie dróg dla ekspansji i defensywne — dążność do uzyskania możliwie pełnej swobody ruchów — współdziałają zgodnie z przesłankami natury gospodarczej, zmierzającymi do wiązania obszarów uzupełniających się wzajemnie pod względem przemysłowo-rolniczym lub surowcowo-przetwórczym.

W ramach tych zasad zarysowuje się na kontynencie europejskim możliwość powstania dwu nowych zasadniczych osi, tym silniejszych i potrzebniejszych Europie, im silniej zaznaczać się będą komplikacje na Morzu śródziemnym, a zwłaszcza w jego zachodniej i środkowej części.

Przekątny — w stosunku do kontynentu — przebieg tych osi nadaje im charakter dawnych uniwersalnych arterii transkontynentalnych. Przy tym fakt, że obie one posiadają swój południowy wylot we wschodniej części Morza śródziemnego, zwalnia je od

ewentualnych trudności, jakie mogłyby powstać na jego zachodzie.

Jedną, z tych osi jest szlak: Een-Men-Dunaj; drugą szlak: Wisła-San-Dniestr-Prut-Dunaj.

Oś pierwsza, podporządkowana całkowicie w swej środkowej części Kzeszy Niemieckiej ma — wraz z odgałęzieniami — stworzyć zwarty system komunikacyjny, zespalający obszar o powierzchni około półtora miliona łon-. Odgałęzienie na „Kanał śródlądowy” i za jego pośrednictwem na rzeczną sieć Kzeszy, ma z Niemiec utworzyć głównego dysponenta osią. Projekty natomiast kanału: Dunaj-Saloniki (przez rzeki: Morawę, wzgl. Timok i Waraar) oraz kanału: Odra-Nunaj (przez Przerow) mają na celu zabezpieczenie jej działania na południu i północy, 'la dwustronna asekuracja jest jedną z najbardziej charakterystycznych cecii osi Ken-Men-Dunaj, której rozbudowę już rozpoczęto, zapowiadając ukończenie pierwszej serii robót (na głównym szlaku) w iU4o roku.

Z punktu widzenia gospodarczego linia ta posiada tą niewątpliwie zaletę, że przebiegając przez znaczną ilość państw (siedem) może dzięki temu obsługiwać wzajemne icń interesy — analigicznie zresztą jak miało to miejsce wzdłuż tradycyjnych linii Simplon czy Onent hikspressu. Okoliczność ta jednak umniejsza jednocześnie wartość osi z punktu widzenia obsługi tranzytowych interesów basenów mórz południa i połnocy. Konieczność bowiem przekroczanie sześciu granic komplikuje zawsze sprawność i szybkość transportu. Jakiekolwiek zaś graniczne powikłania mogą poważnie zakłócić swobodę transportu, obserwowaną zresztą już niejednokrotnie w odniesieniu do przytoczonego przykładu dalekobieżnych linii eksportowych.

Wady tej jest pozbawiona całkowicie druga oś europejska przebiegająca wzdłuż Wisły-Sanu-Dniepru-Prutu. Ograniczona liczbą państw do dwu — t. zn. Polski i Kumunn, poprzez które przebiega trasa osi, i to państw współżyjących od lat dwudziestu na zasadach wypróbowanego sojuszu, nadaje tej osi charakter szczególnej przydatności dla ruchu tranzytowego. Możność wykorzystania przy tym kanału Gótta w Szwecji — dostarcza na północy dogodnej asekuracji, zabezpieczającej ciągłość dzia.ania w wypadku całkowitego zamknięcia Kanału Kilonskiego lub cieśniny duńskiej, wzgl. poważniejszych trudności żeglugowych na tych trasach.

Na południu arteria posiada kapitalne możliwości wykorzystania trzech dalszych kierunków z rejonu naadunajskich portów rumuńskich Suliny wzgl. Braiły, a mianowicie:

a) Sulina — Dardanele — Morze śródziemne,
b) Sulina — Samsun i dalej drogą lądową na Diyarbekir—Mosul — Bagdad w kierunku na zatokę Perską,
c) Braiłai dalej drogą lądową na Bukareszt — projektowany

most na Dunaju — (ew. w rejonie Giurgiu — Ruszczuk) — Saloniki.

Na tle głównych tras na Daleki Wschód droga przez Polskę posiada pewną zrozumiałą uciążliwość wobec koniecznego stosowania transportów łamanych.

Tym nie mniej w porównaniu ze szlakiem na Kapsztad byłaby ona na pewno bardziej korzystna — jako krótsza —- dla pewnego rodzaju transportów, a zwłaszcza ruchu posażerskiego, pocztowego i transportów pośpiesznych. Porównanie z drogą na Suez powinno również — w obecnym stanie rzeczy —• przemawiać na korzyść drogi przechodzącej przez Polskę. Jest ona bowiem całkowicie zabezpieczona od skutków komplikacji jakie mogą powstać w zachodniej lub środkowej części Morza Śródziemnego.

Należy jednocześnie podkreślić — tak z punktu widzenia politycznego, jak i gospodarczego, że zarysowany szlak, przechodzący przez Polskę, pokrywa się linią szeregu zasadniczych surowców. Na plan pierwszy wysuwa się tu przede wszystkim nafta z ośrodkami produkcji na: Podkarpaciu w Polsce, w rejonie Ploesti w Rumunii, w rejonie Kirkuku w Iraku, w południowo - zachodniej części Iranu i wreszcie na wyspie Bahrein. Morze Czarne, stanowiące dzięki rurociągom z Ploesti (Konstanca) i Baku (Batum) zasadniczy europejski basen naftowy, znajduje — na linii szlaku — swe dalsze uzupełnienie w okręgu środkowego Iraku oraz w rejonie zatoki Perskiej, skupiającej około 12% ogólnoświatowego morskiego handlu ropą naftową.

Również i szereg innych surowców o zasadniczym znaczeniu z punktu widzenia wymiany międzynarodowej, jak przede wszystkim: węgiel, rudy żelazne, rudy metali kolorowych, bawełna, wełna, skóry, drzewo, nie mówiąc już artykułach produkcji rolnej, plasuje się wzdłuż szlaku, zarysowując perspektywę uruchomienia arterii o wszechstronnym znaczeniu gospodarczym pomiędzy kompleksem państw północnych i południowych z Polską, jako głównym pośrednikiem wymiany. Możliwość rozwoju zasięgu szlaku w dalszych kierunkach za pośrednictwem Zatoki Perskiej — perspektywom tym nadaje jeszcze większego znaczenia.

Przyjmując linię Wisła — San — Dniestr — Prut — Dunaj, jako odpowiedniejszą politycznie i gospodarczo tranzytową arterię transkontynentalną, podkreślić również należy jej wyższe zalety techniczne w porównaniu z linią Ren — Men — Dunaj.

Wynikają one choćby z zestawienia długości szlaku oraz wysokości, jakie w obu wypadkach muszą być pokonane.

T S z l a k'1	Długość km!	Wysokość stanowisk działowych w stosunku do poziomu morza
? Wisła—San—Dniestr—-Prut	1.894	204'
Ren—Men—Dunaj	3.353	”405

W efekcie, na trasie przechodzącej przez Polskę należy liczyć się z koniecznością budowy około 18 śluz, podczas gdy na drodze Ren — Men — Dunaj przewiduje się budowę przynajmniej 50 śluz. Odpowiednio zatem do ich ilości wzrosną nie tylko koszty budowy ale, co ważniejsza i późniejsze koszty eksploatacji.

Argumenty przemawiające pod każdym względem na korzyść linii Wisła — San Dniestr — Prut posiadają niezwykłą doniosłość dla Polski.



Wynikają one stąd, że naturalna — wewnętrzna oś Polski — jaką tworzy Wisła, pokrywa się całkowicie z Polską osią geopolityczną.

I tak oś Bałtyk — Morze Czarne stanowi — na odcinku środkowej Wisły — naturalny kręgosłup Centralnego Okręgu Przemysłowego. U północnego wylotu Wisły znajdują się morskie porty Polski, sięgające — nurtem Wisły — do wewnętrznego zaple-

cza rolniczego z województw centralnych i surowcowo — przemysłowego, pełnym wachlarzem, na południu kraju.

Odgałęzienia osi Wisły pokrywają się — wreszcie — z przebiegiem innych linii podstawowego szkieletu, organizującego strukturę kraju. Linia: Brama Morawska — Państwa Bałtyckie — pokryje się z kierunkiem: górnej i środkowej Wisły — Narwi — Kanału Augustowskiego — Niemna — Dźwiny (poprzez projektowany Kanał Niemen — Jezioro Narocz — Dzisna — Dźwina). Druga zasadnicza linia: zachód - wschód ułoży się równolegle do kierunku: Warta — Noteć — Wisła — Bug — Kanał Królewski — Prypeć.

Tego charakteru w żadnym wypadku nie posiada dla Rzeszy linia Ren — Men — Dunaj, przebiegająca przez peryferyjne obszary kraju. Dziś zwłaszcza, po aneksji terenów austriackich i czeskich, punkt ciężkości przesunął się wyraźnie ku wschodowi, układając się pomiędzy liniami Wezery i Łaby i biegnąc dalej — w przedłużeniu — na Kładno i Pilzno (Czechy) oraz Linc (Austria).



Dzięki temu odcinek linii Ren — Men — Dunaj,, przebiegający przez obszar Rzeszy, znalazł się niejako na uboczu w stosunku do krystalizującej się obecnie nowej zasadniczej osi. Dopiero w re-

jonie Wiednia następuje zbieg obu linii, aby jednym już dalej kierunkiem — wzdłuż nurtu Dunaju — zmierzać ku południowemu wschodowi.

Walory osi Wisła — San — Dniestr — Prut zaznaczają się natomiast z równą siłą w odniesieniu do najżywotniejszych potrzeb Polski, jak i interesów transkontynentalnych. Działanie zaś na rzecz układu wewnętrznego będzie zawsze wywoływało konsekwencje w odniesieniu do momentów geopolitycznych i na odwrót.


GÖTEBORG
WARSZAWA
LWÓW
SANDOMIERZ
AMSTERDAM
LONDYN
PARYŻ
LION
WIEDEŃ
PLOESTI
BUKARESZT
SULINA
KONSTANCA
KONSTANTYNOPOL
SAMSUN
BATUM
BAKU
DIYARBEKIR
KIRKUK
BAGDAD
BUSHIRE
BAHREIN
JASK
OMAN
SALONIKI
CORFU
ATENY
RZYM
NEAPOL
MARSYLIA
CASTELROSSO
TRIPOLI
HAIFA
PORT SAID
KAIR

Doc. dr inż. Józef Żaczek

Wisła jako droga wodna

Ustawodawstwa administracyjne wszystkich krajów cywilizowanych, ustalając specjalnymi ustawami rozmiar i ramy użytkowania powszechnego wód płynących, w różny sposób określają ich charakter prawny. Zawsze jednak pod zewnętrzną formą terminu prawnego, w danej ustawie użytego, kryje się pojęcie rzeki jako dobra publicznego: naturalnego majątku narodowego — wspólnej własności ludności dorzecze danej rzeki zamieszkującej. Wykorzystanie jej materialnych walorów — bez względu na realną wartość pożytków, jakie z danej rzeki czerpać możemy — było zawsze, jest i niezawodnie będzie zawsze zasadniczyzm wskazaniem, w różnym stopniu w czasie i przestrzeni realizowanym.

Są rzeki, których historia stanowi wprost historię państw i narodów na ich brzegami usadowionych; inne związały się tak ściśle z życiem kulturalnym narodów nadbrzeżnych, że weszły w ich wierzenia i obrzędy religijne jako persononifikacje bóstwa. Są jednak i takie rzeki, które niczym — lub niewiele — w historii narodów czy państw nadbrzeżnych się nie zaznaczyły.

Bodaj, że do rzędu tych rzek należy Wisła. Niewiele wiemy o tej prasłowiańskiej rzece i kaszubksim początkowo Gdańsku, aż po wiek XII. Co prawda historia Wisły nie zaczyna się, jakby to widzieć chcieli autorowie zbiorowej niemieckiej pracy o Wiśle[1] — dopiero w momencie, gdy kupiec z Lubeki osiadł u jej ujścia, jako gość słowiańskiego narodu i władcy. „Praniemiecki" Gdańsk nie zawsze był niemiecki. Jego „praniemieckość" jest nawet dość świeżej daty: dopiero w początkach XIV w. ludność tego słowiańskiego miasta, zajętego podstępem przez Zakon Krzyżaków', została przez nowych władców w ciągu jednej doby doszczętnie a celowo wymordowana, by ustąpić miejsca przybyszom z zachodu.

[J]) Die Weichsel. Ihre Bedeutung ais Sferom und Schiffahrtstrasse und ihre Kuituraufgaben. Leipzig 1939.

O tym bohaterskim czynie Zakonu dyskretnie przemilczają autorowie wspomnianej wyżej pracy zbiorowej. Niemniej jednak „kulturalne prawa” Zakonu i jego politycznych spadkobierców na dość kruchych spoczywają podstawach. Niedługo zresztą Zakon korzystał z owoców tego, wątpliwej wartości moralnej, zwycięstwa. Wisła wróciła w ciągu XV wieku do Macierzy, osiągając, jako droga wodna, szczyt swego rozwoju, w okresie Złotego Wieku Rzeczypospolitej Polskiej. Nie potrafiła jednak wówczas Polska związać na stałe losu swego z, historią tej rzeki. Zanik żeglugi wiślanej, jako dowód gospodarczego upadku Państwa, poprzedził polityczny upadek Polski. Okres rozbiorów i niewoli politycznej sprowadził do zera udział Wisły w gospodarczym życiu Narodu Polskiego. Jednak i Odrodzona Polska nie okazała wielkiego zainteresowania zagadnieniem Wisły. Gdybyśmy dzisiaj próbowali złożyć bilans prac wykonanych przez nas na Wiśle, to wątpliwą jest rzeczą, czy dałoby się coś z wysiłków kilku lat ubiegłych —■ bodaj w postaci skromnego salda dodatniego — uratować. I tu niestety musimy przyznać rację uwagom niemieckich autorów tej zbiorowej pracy. Praca ta zresztą bardzo na czasie się ukazała; przypomina nam ona, że historia nie lubi próżni; i że te siły, które w średniowieczu rzecz w ich pojęciu niczyją objąć na stałe usiłowały, są i dziś w pogotowiu, by powtórzyć przed wiekami wypróbowany manewr. Sam fakt ogłoszenia pracy o Wiśle w zbiorowym wydaniu *Deutschlancl und der Osten* jest tego wymownym dowodem.

Na szczęście zmieniły się u nas nastroje, które decydowały o nasileniu inwestycji na Wiśle; Wisła przestała już być tym kopciuszkiem, od którego zawsze dotychczas z pewnym zakłopotaniem odwracali się przedstawiciele sfer miarodajnych. Przyszedł więc
1 czas właściwy do ostatecznego zanalizowania walorów Wisły jako drogi wodnej, tym bardziej, że i założenia gospodarki narodowej uległy w ostatnich latach radykalnej zmianie.

Stawiając zagadnienie na tej płaszczyźnie, nie mam zamiaru twierdzić, że zagadnienie Wisły nie było dotychczas omawiane, lub, że było ono omawiane w sposób nie odpowiadający ciężarowi gatunkowemu problemu — nie, polska literatura techniczna tego działu jest bardzo obfita; prace poświęcone temu problemowi przedstawiają, z małymi wyjątkami, prace o dużej wartości naukowej — pozostawiają jednakowoż nierozstrzyzgniętą sprawę typowej łodzi wiślanej, a więc i sprawę typu kanału lateralnego, który przedłużyć ma w górę rzeki naszą zasadniczą drogę wodną Zagłębie — Bałtyk od punktu, *w* którym rzeka w swym naturalnym stanie traci walory drogi wodnej, zdatnej do obsługi wielkiej żeglugi.

Dobór typu łodzi stanowi w żegludze śródlądowej zagadnienie pierwszorzędnego znaczenia z uwagi na sprawność transportu wodnego i jego koszta. Długość transportu jest bowiem tutaj podstawowym warunkiem jego taniości. Szczególnie więc duże zna-

czenie ma dobór łodzi dla żeglugi rzecznej, gdy rzeka na poszczególnych jej odcinkach przedstawia różne wartości transportowe. Transport wodny nie znosi bowiem przeładunku — łódź winna na całej drodze wodnej mieć pełną swobodę ruchu.

Jakąż ma być więc ta łódź, która swobodnie będzie się mogła poruszać po całej drodze wodnej Wisły — od morza po Zagłębie — i jaki ma być dla tej łodzi typ kanału żeglugi, mającego zastąpić górny bieg rzeki?

Powszechnie zagadnienie to stawiane jest w formie zapytania: czy łódź wiślana ma być łodzią 300 — 600 — 1000, a może 2000-tonową? Jest to bardzo uproszczona forma rozumowania; ułatwia ona porozumienie wzajemne, ale nie jest ścisła. O typie łodzi nie decyduje tonaż. Francuska łódź 300-tonowa osiąga pełny ładunek przy zanurzeniu 1,80 m; przy takim zanurzeniu łódź Dunaj cowa wykazuje 600 ton ładunku; na Wiśle Dolnej płaskodenna łódź tam używana przy 1,80 m zanurzenia może ładować do 1000 ton towaru, a łodzie używane na Wołdze ładują przy tym zanurzeniu parę tysięcy ton ładunku, zależnie od rozmiarów ich rzutu poziomego. Typ łodzi z technicznego punktu widzenia nie jest więc określony tonażem, lecz jej wymiarami — głównie dopuszczalną głębokością zanurzenia i jej szerokością — te zaś zależą od typ drogi wodnej.

Łódź francuska jest funkcją typu francuskich dróg wodnych, powstałych przez skanalizowanie rzek małych, o biegu krętym i wąskiej trasie — stąd też łódź ta jest krótka a wąska i pomimo wielkiej głębokości dopuszczalnego zanurzenia jej tonaż niewielki. O pojemności łodzi niemieckiej zadecydowały warunki żeglowności ustalone na Renie; ale nie na Renie holenderskim, gdzie spotykamy łodzie do 16 m. szer. a do 4000 ton pojemności, nawet nie na Renie niemieckim poniżej Kolonii, gdzie spotykamy łodzie do 12 m szer. — tylko na Renie Środkowym, a ściśle mówiąc — na odcinku Renu między Bingen a Sanet Gvar, gdzie żegluga korzysta z wykutego w skalnym dnie rzeki pasa żeglugowego, dozwalającego na jednokierunkowy ruch łodzi ładowanej o szer. 10 m. a 2 m. dopuszczalnym zanurzeniu. Ten też typ łodzi przyjęto jako typ właściwy dla podstawowej sieci niemieckich dróg wodnych i do tego typu łodzi przystosowano typ poprzecznego profili niemieckich sztucznych dróg wodnych.

Przyrodzone wartości transportowe jednego z odcinków Wisły zadecydują też o typie łodzi wiślanej — a typ tej łodzi zdecyduje w dalszym ciągu o typie kanału lateralnego i punkcie od którego budowę kanału rozpoczniemy. Szczegółowa analiza wartości transportowych Wisły da nam potrzebne do tego celu wskazówki. Zagadnieniem tym zajmują się gdzie indziej — analiza taka wychodzi bowiem daleko poza ramy niniejszego artykułu. Podam dalej tylko ogólnie wyniki tej pracy.

Wielka rozpiętość objętości odpływu wód okresowych, charakteryzująca Wisłę Górną, a odczuwalna na Wiśle środkowej aż

po ujście Bugu, powoduje konieczność budowy w dorzeczu Górnej Wisły wraz z Dunajcem szeregu zbiorników retencyjnych, których zadaniem będzie podnieść poziomy wód małych, decydujących o wartościach transportowych rzek. W naszym przypadku zbiorniki powyższe — a szczególnie zbiorniki w górnej części dorzecza omawianego — zapewnią ponadto ciągłość dostawy wody potrzebnej do śluzowania łodzi w komorach śluz kanału lateralnego Górnej Wisły. Wpływ tych zbiorników na rzekę objawi się w częściowej zmianie jej reżimu, która pozwoli Wisłę podzielić zasadniczo na trzy odcinki, wykazujące jednolite wartości transportowe :

1) Odcinek Wisły Dolnej poniżej ujścia Bugu, na którym w roku normalnym głębokość wody w nurcie na progu przekroczy dwa metry, a w roku suchym pozwoli na ruch statków zanurzających się do 1,80 m,
2) Odcinek Wisły Środkowej od ujścia Dunajca do ujścia Bugu, na którym w roku normalnym poruszać się będą mogły swobodnie łodzie zanurzające się do 1,60 m. — przy czym w latach suchych dopuszczalne zanurzenie spaść może do 1,20 m,
3) Odcinek Wisły Górnej powyżej ujścia Dunajca, w którym przy ścisłej analizie odróżnić można jeszcze trzy mniejsze odcinki:
   a) powyżej ujścia Skawy wraz z Przemszą, na którym dopuścić można ruch małych barek o zanurzeniu do 1.20 m. maksymalnie,
   b) między ujściem Skawy a Krakowem o biegu krętym, niedogodnym dla łodzi większych wymiarów, oraz
   c) odcinek poniżej Krakowa po ujściu Dunajca o dobrym rozwinęciu nurtu, lecz o głębokościach spadających w latach posuchy do 1 m.

Rzecz naturalna, że głębokości podane w tych charakterystykach odnoszą się do Wisły po jej uregulowaniu dla celów żeglugi.

Dwa pierwsze odcinki Wisły od ujścia Dunajca w dół przedstawiają wówczas rzekę o względnie wyrównanym odpływie, o wybitnie ruchliwym materiale dna, a więc rzekę o trasie szerokiej, a stosunkowo płytkiej, uregulowanej budowlami o małym nachyleniu skarp, a więc o nurcie skoncentrowanym w środku płaskiego progowego profilu poprzecznego. Odcinek trzeci charakteryzuje bardziej odporny materiał dna; trasa, ujęta budowlami regulacyjnymi o wyraźnym nachyleniu skarp, wytworzy nieckowaty profil poprzeczny o mniej więcej wyrównanej głębokości profilu progowego. Łódź właściwa dla dwu pierwszych odcinków rzeki może to być tylko łódź szeroka a stosunkowo płytka — według dotychczasowej linii rozwojowej żeglugi wiślanej płaskodenna łódź o szer. od 11—12 m. Na ustalenie się tej szerokości

wpłynęła niezawodnie szerokość komory, istniejącej na martwej Wiśle, śluzy w *Einlage*. I długość łodzi wiślanej, nie przekraczająca 60 m, też pewnie w długości tej komory ma swoje źródło. Nie sądzę jednak, by było rzeczą celową dążenie do łodzi o większej szerokości, jakkolwiek niezawodnie długość łodzi dziś stosowana — w przyszłości może być poddana rewizji. Dla takiej łodzi odcinek Wisły Górnej nie przedstawia toru odpowiedniego: tylko na odcinku poniżej Krakowa łódź taka przejściowo z pewnymi trudnościami może być do żeglugi dopuszczona. Na ogół jednak Wisła powyżej ujścia Dunajca nie może być uważana za drogę wodną w wielkim stylu — ten odcinek Wisły musi więc być zastąpiony sztuczną drogą wodną, która w okresie przejściowym może być doprowadzona tylko po Kraków wraz z równoczesną kanalizacją Wisły w obrębie Krakowa.

Dla budowy tej sztucznej drogi wodnej jest jednak ważną rzeczą znać nie tylko rzut poziomy przyszłej typowej łodzi wiślanej — co decyduje o wymiarze śluz komorowych — ale i jej dopuszczalne zanurzenie. Ten warunek zmusza nas do dania odpowiedzi na pytanie: czy Wisła Środkowa, czy też Wisła Dolna stanowić ma ten odcinek Wisły, który zadecyduje o typie jednolitej drogi wodnej Wisły do Zagłębia po Bałtyk.

Charakteryzując powyżej prawdopodobne wartości transportowe poszczególnych odcinków Wisły po jej uregulowaniu, nie podałem możliwego do osiągnięcia maksymalnego zanurzenia łodzi ładownej na Wiśle Dolnej. Ustalenie tej wartości dzisiaj drogą rachunku nie jest bowiem rzeczą możliwą z uwagi na obecny stan Wisły Pomorskiej. Pruska administracja techniczna blisko w 80-cio letnich wprost homeryckich bojach z naturą, kosztem ok. 200 miln. marek niem. — jak to powiadają autorowie omawianej kilkakrotnie pracy zbiorowej o Wiśle — nadała Wiśle Pomorskiej tę formę zewnętrzną, jaką dziś obserwujemy. Jeżeli wynik tych prac rozpatrywać będziemy pod kątem widzenia potrzeb rolnictwa, to na ogół żadnych zastrzeżeń wysuwać nie potrzebujemy. Brzegi są dostatecznie bronione, swobodny odpływ wód wielkich — poza kilkoma odcinkami o nadmiernie zwężonym profili wód wielkich i niekoniecznie właściwej trasie wałów powodziowych — zapewniony. Inaczej jednak sprawa się przedstawia, gdy do dzisiejszej formy Wisły Pomorskiej podchodzimy od strony potrzeb żeglugi. Nadmiernie wyprostowany bieg rzeki, zbyt szeroka trasa dla przepływu wód małych przy nadmiernie zabudowanym profilu poprzecznym dla przepływu wód średnich i średnio wysokich — szczególnie na Wiśle poniżej odgałęzienia Nogatu, gdzie korony tam regulacyjnych wznoszą się z reguły do 2 m. ponad średnią wodę, a ponad nimi piętrzą się jeszcze zbyt wysoko skolmatowane tereny inundacyjne, przy trasie regulacyjnej zbyt wąskiej nawet dla wód małych — powodują takie ułożenie się warunków przepływu wody, że pełne wykorzystanie przyrodzonych wartości transportowej Wisły Pomorskiej nie będzie z pewnością rzeegj,

możliwą — niemożliwe też jest ustalić dziś stopień ich możliwego wykorzystania.

Nie sądzę, byśmy duży błąd popełnili, przyjmując jako dopuszczalną górną granicę zanurzenia łodzi ładownej w czasie trwania wód małych głębokość 2 m. W zasadzie mamy więc do wyboru typ łodzi 50 X (H—12) X 2 m; względnie 60 X (H—12) X 1,60 m. Typ pierwszy reprezentuje łódź o tonażu 1100 — 1200 ton, zależnie od szerokości łodzi — typowi drugiemu odpowiada w tych samych warunkach tonaż 850 — 950 ton. Typ pierwszy wymaga budowy sztucznej drogi wodnej już od ujścia Bugu w górę rzeki na długości ok. 600 km dla zapewnienia swobodnego poruszania się na całej drodze wodnej łodzi typu niniejszego. Długość sztucznej drogi wodnej od ujścia Dunajca w górę ogranicza się do ok. 200 km.

Zdolność transportowa łodzi mniejszej na rzece o wolnym spadzie wyraża się liczbą ok. 80 miln. ton ładunku, które przez badany profil poprzeczny rzeki można z łatwością w ciągu roku przetransportować.

Wydaje się więc, przy porównaniu liczb powyżej zestawionych, że decyzja co do wyboru typowej łodzi, właściwej dla całej drogi wodnej Wisły, wypaść musi na korzyść łodzi typu mniejszego. Dostateczna na długie lata zdolność transportowa tej łodzi, mniejszy koszt inwestycji, tak z powodu krótszego odcinka kanału żeglugi jak i mniejszego typu jego profilu poprzecznego, stanowią wystarczające motywy dla powzięcia tej decyzji. Ponadto w obu przypadkach wymiary śluz komorowych pozostają te same. Jeżeliby więc w przyszłości zaszła potrzeba użycia łodzi głębiej się zanurzającej, to konieczne inwestycje ograniczyłyby się tylko do robót ziemnych, względnie do powiększenia napełnienia wodą kanałowego profilu poprzecznego.

Zagadnienie łodzi ładownej i typu drogi wodnej można by więc uważać w najogólniejszym ujęciu za omówione. Pozostaje do omówienia zagadnienie typu profilu poprzecznego kanału lateralnego oraz obiektów sztucznych.

Analiza tego przedmiotu oprze się na założeniu, że profil poprzeczny kanału powinien mieć szerokość i kształt, dozwalające na swobodne krzyżowanie się dwu szerokich płaskodennych łodzi wiślanych oraz że komory śluz, mające obsługiwać łodzie tego typu, nie mogą mieć szerokości, spadającej poniżej 12,50 m., tj. poniżej szerokości istniejącej śluzy w Einlage. Ponadto analiza powyższa musi uwzględnić możliwości techniczne rozwiązania zagadnienia zapewnienia ciągłości dostawy wody potrzebnej do> śluzowania, tak z uwagi, na objętości wód wchodzące w grę, jak i z uwagi na dynamiczny efekt śluzowania, obserwowany w sąsiadujących ze śluzami stanowiskach kanałowych w postaci fal samotnych.

Zagadnienia te dopiero w ostatnich latach wystąpiły w całej ostrości, w związku z powiększającymi się ciągle wymiarami śluz

komorowych oraz w związku z postępującą intensyfikacją procesu śluzowania. Stąd też i w naszym przypadku liczyć się należy z możliwością równoczesnego uruchomienia w przyszłości dwu bliźniaczych śluz pociągowych.

Szczegółowa analiza tego zagadnienia nie mieści się jednak w ramach artykułu typu publicystycznego, a więc i w tym przypadku ograniczyć się wypadnie do omówienia ogólnego wyniku odnośnych rozważań.

Przede wszystkim zaznaczyć należy, że minęły już bezpowrotnie czasy, kiedy tempo śluzowania na kanałach wielkiej żeglugi zadawalało się zużyciem do 40 m!/sek. wody i kiedy stałe doprowadzenie wody do stanowisk kanałowych wahało się w granicach od 2 — 4 m:i/sek. Przy takim nasileniu śluzowania łodzi, zagadnienie fali samotnej w stanowiskach kanałowych wówczas prawie nie istniało. Dziś pod tym względem stosunki w technice kanałowej uległy radykalnej zmianie. Na kontynencie europejskim obserwujemy już kanały zużywające do śluzowania łodzi ponad 200 m^3/sek wody — stały dopływ wody do stanowisk kanałowych osiąga już w momentach największego napięcia objętości dochodzące do 40 m!/sek. Dla przetransportowania 10 mil. ton towaru na kanale Ren-Dunaj przy całodobowym ruchu na kanale i pojedynczych śluzach pociągowych, niemiecka administracja techniczna przewiduje konieczność doprowadzenia do stanowiska szczytowego kanału ok. 12 m‘/sek wody, poza wodą znajdującą się w dorzeczu ciążącym do tego stanowiska, a wystarczającą w zupełności do obsługi kanału w pierwszymi okresie jego eksploatacji. W końcowej fazie eksploatacji kanał doprowadzający wodę z Lechu będzie mógł w razie potrzeby dostarczyć objętości dochodzące 75 m‘/sek. Nie wszędzie recz naturalna technika znajduje warunki przyrodzone, dozwalające na podobne rozwiązanie, niemniej jednak szuka możliwości rozwiązania problemu i z reguły ją znajduje.

W rozpatrywanym przez nas przypadku lateralnego kanału żeglugi Górnej Wisły, o śluzach pociągowych nie wiele odbiegających w rzucie poziomym od wymiarów śluz kanału Ren-Dunaj, zagadnienie wody potrzebnej do śluzowania nie jest zagadnieniem łatwym. Przemsza, jedyne źródło wody górnej części kanału, w czasie trwania małych wód prowadzi objętości przepływu, spadające do 5 mysek. Wisła poniżej zlania się Małej Wisły, Przemszy i Soły wykazuje przepływ małej wody o objętości ok. 17 m:!/sek, spadający w latach suchych do 12 nr/sek. A przecież z objętości tych tylko nieznaczny ułamek ujęty być może na użytek kanału — rzeka nie może pozostać bez wody. W tym oświetleniu rysuje się wyraźnie rola zbiorników retencyjnych w dorzeczu górnej Wisły powyżej ujścia Soły. Bodaj, że w wyższym stopniu są one potrzebne dla zapewnienia możności dostawy wody na potrzeby kanału, niż dla podniesienia stanów niskich na Wiśle.

Przy ustalaniu sposobu pokrycia zapotrzebowania wody w kanale nie należy przy tym spuszczać z oczu zagadnienia fal samot-

nych, tworzących się w stanowiskach kanałowych, jako zjawisko wtórne przy śluzowaniu łodzi. W miarę usprawnienia pracy śluz komorowych i zmniejszania czasu napełniania wzgl. opróżniania komór, zjawisko to przyjmuje coraz ostrzejsze formy. Na jednym z kanałów holenderskich zaobserwowano już falę o wysokości 80 cm, stanowiącą bardzo poważne utrudnienie dla żeglugi. Przy bliższym studium tego zjawiska, przeprowadzonym na szeregu kanałach, stwierdzono przy tym, że — przy tej samej szybkości śluzowania — kanały głębokie są bardziej narażone na niebezpieczeństwo tworzenia się fal wysokich. Stąd też odwrót od parabolicznego typu poprzecznego profilu kanałowego, nawet na kanałach żeglugi posługujących się kanałowym typem łodzi.

Jeżeli powyżej przedyskutowane problemy zestawimy w syntetycznym skrócie, to nietrudno nam będzie ustalić wytyczne, jakimi się kierować będziemy przy projektowaniu lateralnego kanału Górnej Wisły. A więc: nie może to być kanał o stopniach wysokich, wymagających do obsługi wielkich objętości wód; śluzy komorowe z reguły winny być zaopatrzone w zbiorniki oszczędnościowe, nie tylko dla zredukowania objętości wód potrzebnych do śluzowania, ale i dla zmniejszania prędkości wody dopływającej kanałem od czoła do komory śluzowej; profil poprzeczny kanału winien być możliwie płytki, ale dostatecznie szeroki — jego powierzchnia nie może powodować nadmiernej prędkości wody dopływającej do śluzy w czasie śluzowania, ani też nadmiernych oporów ruchu w czasie poruszania się łodzi ładownej. To są w najogólniejszym zarysie wskazania, którymi się kierując najłatwiej pokonamy trudności jakie w opisanych warunkach przedstawia budowa i eksploatacja kanału żeglugi.

Na zakończenie słów parę o programie budowy tej podstawowej arterii naszej śródlądowej wodnej sieci komunikacyjnej.

Podstawowym warunkiem taniości komunikacji wodnej jest długość transportu. Istotną cechą drogi wodnej musi więc oyć jednolita wartość transportowa drogi wodnej na całej jej długości. Nie leży zatem w interesie transportu — szczególnie na drodze wodnej utworzonej przez rzekę o wolnym spadzie, doskonalenie pewnych odcinków drogi przy zaniedbaniu budowlanym odcinków pozostałych. Postępując w myśl tej zasady, polska administracja techniczna nie podjęła też prac nad doskonaleniem Wisły Pomorskiej po usunięciu zniszczeń wywołanych zaniedbaniami wojennymi. Stan żeglugi na Wiśle Pomorskiej zupełnie tę decyzję usprawiedliwiał. Nie wiele w tym stanie zmienił fakt poprawienia warunków żeglowności na Wiśle aż po Warszawę. Wisła Dolna pozostała nadal pusta a jej tabor przewozowy niewyzyskany, jakkolwiek ściągnięto na Wisłę wszystkie transporty jakie z bezpośredniego zaplecza rzeki na nią przejść mogły. Dorzecze to okazało się bowiem niewystarczające dla ożywienia ruchu żeglogowego na Wiśle. Istotną poprawę wprowadzić by dopiero mogło wciągnięcie w zasięg działania Wisły Dolnej żyznych

obszarów południowej części województwa lubelskiego i okolic Sandomierza, co zeszłoby się równocześnie z połączeniem jej z żeglugowym szlakiem Wisły Górnej. W tym kierunku też szły usiłowania polskiej administracji technicznej, zdążającej do ustawowego zabezpieczenia potrzebnych środków finansowych. Nie sądzę, by te zasadnicze wskazania uległy dziś zmianie, żyzne okolice Sandomierza i przyległe tereny stają się dziś wysoko uprzemysłowionym Centralnym Okręgiem Przemysłowym, którego połączenie z portami morskimi jest zadaniem niemniej ważnym jak połączenie go z Zagłębiem węglowym. Program inwestycyjny sprzed lat 10-ciu zyskuje tylko na aktualności. Doprowadzenie do porządku Wisły Dolnej, wstępna regulacja Wisły środkowej, wykonanie lokalnych regulacji na Wiśle Górnej, budowa zbiorników retencyjnych w dorzeczu Górnej Wisły i kontynuowanie prac kanałowych powyżej Krakowa pozostaje nadal jedynie racjonalnym rozwiązaniem zagadnienia inwestycji wiślanych. Niezawodnie inwestycja ta w całej swej rozciągłości nie jest do zrealizowania w ciągu lat kilku. Nie sądzę jednak by była to praca tak trudna, długa i kosztowna jak to sobie wyobrażają niemieccy autorowie zbiorowej pracy o Wiśle. Nie uważam także, by stan niemieckich rzek uregulowanych miał być dla nas wzorem do naśladowania — nie stanowią one bowiem przykładu dobrze wykonanych prac, wykorzystujących w pełni przyrodzone wartości transportowe tych rzek. Łatwo się o tym można przekonać, obserwując w czasie długotrwałych posuch jesiennych, Ren dolny na jego holenderskim i niemieckim odcinku. Ta sama rzeka o tym samym spadku i tych samych okresowych objętościach przypływu, a jakże różne wyniki regulacyjne uzyskane przez holenderską i niemiecką administrację techniczną.

Niezawodnie polscy inżynierowie — zbrojni w wiedzę, której niemieccy fachowcy w okresie regulowania Wisły Pomorskiej mieć nie mogli, w oparciu o doświadczenie własne i cudze, nie wyłączając doświadczeń niemieckich — zadania jakie ich czekają wykonają taniej i szybciej niż to przewidują nasi sąsiedzi. Nie wątpię, że polski organizm gospodarczy uzyska w ten sposób doskonały instrument komunikacyjny i że historia Wisły, związanej na wieki z Macierzą, stanie się historią rozwoju gospodarczego i ekonomicznego Rzeczypospolitej Polskiej.

Jan Lipowiecki

Polska nad Dunajem

„Wracamy na dawne szlaki czarnomorskie...” „Polska wraca nad Dunaj...”

Była to pierwsza reakcja myśli na wiadomość o zamierzonej budowie kanału Wisła — Dunaj. W ten sposób brzmiały tytuły wielu artykułów, które zaczęły się zjawiać w prasie polskiej z chwilą, gdy realizacja planu budowy tej drogi wodnej zaczęła nabierać kształtów realnych.

Powrót Polski nad Dunaj widać jednak nie tylko w realizującym się projekcie budowy kanału Wisła — Dunaj, lecz i w całym szeregu innych wysiłków, podyktowanych wymogami życia gospodarczego. Do nich w pierwszym rzędzie należą zagadnienia wymiany towarowej z państwami basenu Naddunajskiego.

Ponadto zmiany, jakie w geopolityczną strukturę Europy środkowej wniosły wydarzenia ostatnich miesięcy, nie pozostaną na pewno bez wpływu na dotychczasowy stan posiadania Polski w dziedzinie jej możliwości komunikacyjno-tranzytowych na linii Bałtyk — morze Czarne. Dotyczy to zwłaszcza zagranicznego zaplecza portów polskiego obszaru celnego, któi‘e z terenów b. Czechosłowacji przesunęło się w kierunku wschodnim.

*

Obroty handlowe Polski z państwami basenu Naddunajskiego stanowią obecnie stosunkowo niewysoką pozycję w jej ogólnym handlu zagranicznym.

Historycznie obroty te kształtowały się następująco:

W 1928 roku państwa naddunajskie uczestniczyły w handlu zagranicznym Polski: w imporcie sumą 100 milionów zł, w eksporcie — 125 mil. zł. Stanowiło to około 3,% ogólnego importu Polski oraz około 5% jej ogólnego eksportu.

W okresie załamania się koniunktury światowej, daje się zauważyć w wymianie towarowej Polski z basenem Naddunajskim silne skórczenie obrotów towarowych. Daje to powód niektórym publicystom polskim do zapatrywania się na rynki państw naddunajskich jak na „dziedzinę zaniedbaną” i w słabym stopniu wykorzystywaną przez polskie sfery handlowe.

W ostatnim pięcioleciu jednak można zanotować na tym odcinku systematyczny — chociaż powolny — powrót Polski nad Dunaj. W latach 1934 — 1938 Polska dwukrotnie zwiększyła swój import z państw naddunajskich. W mniejszym stopniu wzrósł w tym czasie jej eksport w omawianym kierunku.

Ogólny obraz handlu Polski z państwami basenu Naddunajskiego w latach 1934 — 1938 przedstawiał się następująco:

Udział państw naddunajskich w handlu zagranicznym Polski
(w mil. złotych) [1].

W imporcie						
Import Polski ogółem	3362,2	798,8	860,6	1003,4	1254,3	1299,8
w tym						
import z Bułgarii	6,8	3,3	5,0	9,0	15,5	19,4
„ „ Jugosławii	10,7	6,7	9,0	8,8	5,4	10,2
„ „ Rumunii	38,3	9,5	5,3	4,9	8,6	10,7
„ „ Węgier	44,1	4,2	4,7	5,1	8,1	7,9
Razem	99,9	23,7	24,0	27,8	37,6	48,2
% ogólnego importu	3,0	3,0	2,8	2,8	3,0	3,7
W eksporcie						
Eksport Polski ogółem	2508,0	975,3	925,0	1026,2	1195,5	1184,7
w tym						
eksport do Bułgarii	2,2	2,6	1,6	5,5	8,0	15,8
„ „ Jugosławii	25,4	9,4	7,9	8,0	6,1	6,5
„ „ Rumunii	54,4	13,6	7,9	3,5	10,6	8,0
„ „ Węgier	43,4	4,5	4,7	5,8	7,1	8,5
Razem	125,4	30,1	22,1	22,8	31,8	38,8
% ogólnego eksportu	5,0	3,1	2,4	2,2	2,7	3,3

W handlu Polski z państwami basenu Naddunajskiego rok 1938 przyniósł zatem dalszy wzrost obrotów towarowych, zamkniętych co prawda również powiększoną nadwyżką importu nad eksportem, która w roku ubiegłym doszła do 9,4 mil. zł.

Z drugiej strony, cały szereg obserwacji wskazuje na to, iż na tym odcinku również wr roku bieżącym należy się spodziewać dalszej rozbudowy wymiany towarowej. Niedawno parafowany polsko - wTęgierski układ handlowy przewiduje, np., iż plafon wy-

---

[1] Roczniki handlu zagranicznego Polski. Wyd. Głównego Urzędu Statystycznego. Warszawa.

miany towarowej między Polską a Węgrami w 1939—40 roku powiększony będzie o 50%. Również po ostatniej wizycie ministra Gafencu w Warszawie wyraźnie zarysowały się widoki i na dalsze zwiększenie efektów liandlu polsko-rumuńskiego.

*?

Zmiany, które w ostatnich miesiącach zaszły w politycznej konfiguracji Europy środkowej, wywołały pewne przesunięcia w dotychczasowym stanie posiadania Polski w dziedzinie jej możliwości komunikacyjno-tranzytowych na linii Bałtyk — morze Czarne.

Porty polskiego obszaru celnego — Gdynia i Gdańsk — odczuły to, zwłaszcza po rozpadnięciu się Czechosłowacji, z którą posiadały one dość rozwinięte obroty w ruchu tranzytowym.

W poprzedzającym aneksje niemieckie roku 1937 z portów polskiego obszaru celnego przekazano do Czechosłowacji 805 tys. ton towarów, w tym 178 tys. ton z Gdyni oraz 627 tys. ton z Gdańska. Z Czechosłowacji przyjęto 454 tys. ton, w tym 45 tys. ton do Gdyni oraz 409 tys. ton do Gdańska -.

Okrojona układem monachijskim i broniąca się przed utratą samodzielności gospodarczej, Czechosłowacja, którą w dodatku specjalne niemieckie zarządzenia kolejowe na terytorium dawnej Austrii odcięły od portów Triestu, w większym niż dotychczas stopniu zaczęła skierowywać uwagę w stronę Gdyni i Gdańska, jako jedynej wolnej drogi, łączącej ją z rynkiem światowym [3]. Znalazło to wyraz w dalszym wzroście transportów tranzytowych i rokowało pomyślną przyszłość dla tranzytu czeskiego w portach polskiego obszaru celnego, mimo iż, według zapowiedzi niemieckich, jedynym rynkiem światowym dla Czechosłowacji miały się stać Niemcy, a budujący się niemiecki system kanałowy — jedynym łącznikiem z ich północnymi portami.

Zajęcie przez Rzeszę Niemiecką Czech i Moraw każe oczekiwać, że ruch towarowy z tego obszaru zostanie całkowicie skierowany na porty niemieckie. Należy zatem oczekiwać, że — w dzisiejszym stanie rzeczy — zaplecze Gdyni i Gdańską przesunie się na obszary położone na wschód od terytorium Moraw, a może i Słowacji.

Robiąc rachunek strat i zysków, powstałych na skutek utraty dawnego tranzytu czeskiego, nie można ominąć roli, jaką w obrotach towarowych Gdyni i Gdańska odgrywa Śląsk Zaolzański.

W 1937 roku Zaolzie przez porty polskiego obszaru celnego sprowadziło 497 tys. ton towaru oraz 108 tys. ton wywiozło za

---

[3] „Mały Rocznik Statystyczny”, 1938. Wyd. Głównego Urzędu Statystycznego. Warszawa.

[J] „Nowe położenie Gdyni i Gdańska po zmianie mapy politycznej Europy”. — „Codz. Gazeta Handl.”, 24.111.39.

morze *. Stanowiło to razem blisko połowę ich obrotów towarowych z dawnym zapleczem czechosłowackim.

Głębsze zastanowienie się nad gospodarczą strukturą Zaolzia, jak też i nad całością jego dotychczasowych obrotów towarowych nasuwa dwa zasadnicze wnioski:

1. Kluczowe położenie odzyskanego Bogumina na środkowo-europejskich szlakach tranzytowych daje możliwości utrzymania dotychczasowego stanu posiadania w ruchu tranzytowym na osi zachodnio-wschodniej [5].

2. Obroty towarowe odzyskanego Zaolzia nie tylko wyrównują stratę, jaką na północno-połu dni owej linii tranzytowej dla portów polskiego obszaru celnego przyniosła utrata dawnego tranzytu czeskiego, lecz w poważnym stopniu przyczynią się do dalszego wzmożenia ich obrotów portowych" [7].

*

Analizując dalej perspektywy i możliwości ruchu tranzytowego na linii północno - południowej, wymienić należy Słowaczyznę i Węgry.

Rynek słowacki, który wykazuje dość znaczne zapotrzebowanie na węgiel, koks i artykuły gotowe, mógłby — i powinien być — wzięty pod uwagę, aczkolwiek dotychczasowe obroty nie stanowiły poważniejszych pozycji.

Większe perspektywy natomiast otwierają się dla współpracy gospodarczej z Węgrami.

Odzyskanie wspólnej granicy polsko-węgierskiej, stwarza tu przy tem szczególnie poważne możliwości dla dalszej rozbudowy stosunków gospodarczych między obu krajami, które w ostatnim pięcioleciu notują stały wzrost obrotów towarowych.

W efekcie, na przestrzeni lat 1934—38 wartość przywozu z Węgier do Polski podniosła się z 4.147.000 zł do 7.941.000 zł, wywozu zaś do Węgier z 4.558.000 do 8.451.000 zł, zatem w obu wypadkach niemal w dwójnasób.

Podpisana 29 kwietnia rb. polsko-węgierska umowa handlowa powiększa o 50% dotychczasowe kontyngenty wymiany towarowej Polski z Węgrami, przewidując dalszy wzrost wywozu na rynek węgierski drzewa, węgla zaolzańskiego, koksu, parafiny itp., a w imporcie z Węgier — wzrost przywozu głównie silników samochodowych i innych artykułów przemysłowych.

---

* „Kola Zaolzia w obrotach towarowych Gdyni i Gdańska". „Codz. Gazeta Handl.", 24.111.39.

[5] Dr. Ł. Bar — „Bogumin jako stacja kluczowa dla europejskiego tranzytu". „Codz. Gazeta Handl.", 7.1.39.

* Dr. M. Szmidt — „Znaczenie Zaolzia dla portów polskiego obszaru celnego". — „Codz. Gazeta Handl.", 24.111.39.

[7] „Porty polskiego obszaru celnego, a nowe oblicze basenu Dunajskiego". — „Codz. Gazeta Handl.", 21.TV.39.

Odzyskanie wspólnej granicy polsko-węgierskiej stwarza również szerokie możliwości dla węgierskiego tranzytu przez Polskę.

Prowadzące przez Ławoczne, Sianki i Woronienkę linie kolejowe otwierają dla Polski wyjście daleko poza granicę doliny węgierskiej, a dla Węgier — ku państwom Europy północnej i północno-zachodniej. Obustronne zrozumienie korzyści stąd wypływających znalazło swój wyraz, np., w organizacji niedawno odbytej w Bukareszcie wystawy, poświęconej portom polskiego obszaru celnego, w istniejącym projekcie stworzenia na Bałtyku węgierskiej floty handlowej, opartej o Gdynię, jako o port macierzysty[8] itp.

Rozszerzenie wymiany towarowej z Rumunią, a także pośrednictwo Polski jako kraju tranzytowego w rumuńskiej wymianie towarowej z Anglią i państwami północnymi, jest obecnie przedmiotem żywej akcji ze strony Polski i ma widoki pomyślnej realizacji, zwłaszcza przy uwzględnieniu przewidywanego wzmożenia handlu angielsko-rumuńskiego. Szereg umów handlowych, jakie zawarła Rumunia w roku bieżącym, nie może przy tym zaważyć hamująco na rozwój stosunków z Polską, choćby z racji innego charakteru zapotrzebowania, jakie Polska zgłasza na rynku rumuńskim.

Obroty towarowe Polski z Rumunią w 1928 roku wyrażały się: w imporcie 38,8, a w eksporcie 54,4 milionów zł, obniżając się poważnie w roku 1938 do poziomu 10.681.000 zł w zakresie importu i 8.034.000 zł w eksporcie.

Polsko-rumuńska współpraca gospodarcza wysuwa również zagadnienie rumuńskiego tranzytu przez Polskę.

W 1930 roku przez granicę polsko-rumuńską przeszło 362,1 tys. ton tranzytu, co stanowiło 21,1% rumuńskiego eksportu kolejami oraz 70% ogólnego tranzytu kolejowego Rumunii[9]. W 1937 roku z Rumunii przez granicę polsko-rumuńską w tranzytowym ruchu kolejowym wywieziono 360,6 tys. ton, w tym 120,5 tys. ton do portów polskiego obszaru celnego, 209,1 tys. ton do Niemiec oraz 30,8 tys. ton do Czechosłowacji[2]. Cyfry powyższe świadczą o niesłabnącym udziale polskich koleii w tranzycie rumuńskim.

Zagadnienie tranzytu rumuńskiego przez Polskę na tle ogólnych polsko-rumuńskich stosunków komunikacyjnych i handlowych zostało szczegółowo omówione w pracy L. Kirkiena — „Między Wisłą a ujściem Dunaju” [9]. Zawiera ona szczegółową analizę istoty wspólnych zainteresowań kolejowych i morskich Polski i Rumunii oraz nie traci i do dzisiaj swej atrakcyjności, mimo, iż została wydana w 1932 roku.

Rozbudowa rumuńskiego tranzytu towarowego staje się dziś zagadnieniem szczególnie aktualnym. W grę wchodzi nie tylko potrzeba zrównoważenia strat, jakie dla Gdyni i Gdańska przy-

“ „Węgry i Polska”. — „Codz. Gazeta Handl.”, 19.IV.39.

’ Leszek Kirkien — „Między Wisłą a ujściem Dunaju”. Instytut Wschodni, Warszawa, 1932.

niosła utrata dawnego zaplecza czesko-słowackiego, lecz i wykorzystania geopolitycznego położenia Polski i Rumunii, przez które między Wisłą a ujściem Dunaju prowadzą odwieczne szlaki tranzytu na międzymorzu bałtycko-czarnomorskim.

Przechodząc z kolei do stosunków handlowych Polski i Jugosławii, stwierdzić trzeba, że, w porównaniu z rokiem 1928, Polska prawie dwukrotnie zwiększyła w roku 1938 swój import z Jugosławii, utrzymując eksport na rynek jugosłowiański na tym samym mniej więcej poziomie.

Większe, niż dotychczas zainteresowanie się importerów polskich produkcją jugosłowiańską, a także pewne przesunięcia w handlu zagranicznym, mające na celu przestawienie się na rynek jugosłowiański, zwłaszcza w dziedzinie surowców metalowych — mogłyby w poważnym stopniu ożywić i zwiększyć polsko-jugosłowiańską wymianę towarową.

Rokowania handlowe polsko-jugosłowiańskie, które, według istniejących informacji, mają się rozpocząć w niedługim czasie, pokażą w jakim stopniu zrealizuje się obustronne dążenie do zwiększenia wymiany towarowej i na jakim poziomie ukształtują się w przyszłości polsko-jugosłowiańskie obroty handlowe.

Spośród państw basenu Naddunajskiego, Bułgaria przoduje w rozbudowie obrotów handlowych z Polską na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia.

Wartość polskiego importu z Bułgarii, która w 1928 roku wynosiła 6,8 miln. zł, w 1938 roku doszła już do 19,4 miln. zł. Wartość zaś eksportu do Bułgarii zwiększyła się w tym czasie z 2,2 do 15,8 miln. zł.

Polsko-bułgarskie obroty handlowe są jednak deficytowe dla Polski, gdyż ujemne saldo bilansu handlowego na odcinku polsko-bułgarskiej wymiany towarowej za pięciolecie 1934 — 1938 wyniosło 18,7 miln. zł.

Przyszły rozwój handlu polsko-bułgarskiego, jako też i widoki na dalsze rozszerzenie w kierunku południowo-wschodnim akwizacyjnej bazy portów polskiego obszaru celnego w dużej mierze zależeć będą od realizacji zagadnienia budowy mostu na Dunaju, łączącego Bułgarię z Rumunią i stwarzającego dla państw Europy południowo-wschodniej przez morze Egejskie najdogodniejszą drogę handlową zarówno na Bliski, jak i na Daleki Wschód.

Zagadnienie powyższe, zainicjonowane jeszcze w 1923 roku przez ówczesnego konsula Polski w Sofii i b. min. W. Baranowskiego oraz posiadające swą długą historię[9]-[10], realizuje się obecnie w drodze uruchomienia promu między Ruszczukiem a Giurgiu.

Korzyści ekonomiczne, jakie by otrzymała Polska z chwilą wybudowania mostów na Dunaju, dadzą się określić następująco:

1) mosty na Dunaju, przez zmniejszenie kosztów transportu,

" **Władysław Baranowski — „Most na Dunaju między Rumunią** a Bułgarią". **Wyd. „Przeglądu Politycznego", Warszawa, 1930.**

skrócenie jego drogi i zmniejszenie ilości granic, podniosą konkurencyjność polskiego przemysłu,

2) nowa droga byłaby najkrótszą drogą lądową, biegnąc przez jedno tylko państwo do Bułgarii, a przez dwa do Turcji i Grecji. Byłaby dalej drogą najtańszą, pozwalając towarom polskim odbywać dłuższy transport po ziemiach polskich i wyzyskiwać przyznawane im uprzywilejowania eksportowe,

3) nowa droga udostępniłaby dla handlu polskiego porty południowe, jak Saloniki, Dede-Agacz, Burgas,

4) przemysł polski, wzmocniwszy swoją zdolność konkurencyjną, mógłby trwalej ulokować się na rynkach bałkańskich i Bliskiego Wschodu.

*

Przeglądem polsko-bułgarskich stosunków handlowych można byłoby zamknąć nasze rozważania nad możliwościami i stanem wymiany towarowej Polski z basenem Naddunajskim. Nie chcemy jednak z pola naszych obserwacyj usuwać, posiadającego również wiele cech charakterystycznych, handlu Polski z Grecją i Turcją.

Udział Grecji w handlu zagranicznym Polski w 1928 roku stanowił jedynie 0,li% jej obrotów tak w imporcie, jak i w eksporcie. Polsko - greckie obroty handlowe jednak systematycznie wzrastają w latach następnych. I tak wartość polskiego importu z Grecji wynosiła w 1928 roku 2,6 miln. zł, podnosi się w 1938 roku do 14,4 miln. zł. Wartość polskiego eksportu do Grecji w tym czasie wzrosła z 1,9 do 9,7 miln. zł.

Niedawno podpisany w Warszawie układ kontyngentowy między Polską a Grecją przewiduje dalsze rozszerzenie polsko-greckiej wymiany towarowej.

W ostatnich dwu latach daje się zaobserwować również poważny wzrost obrotów handlowych polsko - tureckich, które w 1928 roku, podobnie jak i obroty handlowe polsko-greckie, nie wykraczały poza ramy 0,1% ogólnych obrotów handlu zagranicznego Polski.

W porównaniu z rokiem 1935 wartość obrotów polsko - tureckich podniosła się po stronie: importu z Turcji z 769.000 zł do 11.102.000 zł, a eksportu do Turcji z 955.000 zł do 12.708.000.

Ożywienie stosunków handlowych Europy południowo - wschodniej z Polską, która na tych terenach reprezentuje zainteresowania o charakterze wyłącznie gospodarczym, leży w obopólnym interesie i stanowi jak gdyby obopólny nakaz chwili, wypływający z sytuacji politycznej.

Współpraca ta, może w poważnym stopniu zahamować rozwój inicjatyw, które na obszarach Europy południowo - wschodniej i Bhskiego Wschodu, szukają nie tylko gospodarczego współdziałania, ale i terytorialnego oparcia dla swych imperialistycznych tendencji.

Jerzy Ponikiewski

Układy komunikacyjne państw szlaku

Istotą sieci komunikacyjnej jest wszechstronna obsługa potrzeb transportowych pewnego organizmu terytorialnego. Im organizm będzie znaczniejszy, im rozleglejsze będą objęte przez niego obszary, im większa — te obszary — będzie charakteryzowała różnolitość, tym — z natury rzeczy — sieć komunikacyjna będzie musiała być bardziej zróżniczkowana, obejmując wszelkie możliwe rodzaje dróg i środków komunikacyjnych. Obok dróg wodnych, śródlądowych i morskich, znaleźć się będą musiały zatem i drogi kolejowe i kołowe, a nawet i powietrzne, aby dopiero wspólnie stworzyć zespół dróg komunikacyjnych, zdolnych do prawidłowej, sprawnej i dostatecznej obsługi potrzeb transportowych.

Traktując zatem szlak Bałtyk — Morze Czarne jak podstawowy fragment wielkiego szlaku transkontynentalnego, przerzuconego przez Europę Środkową pomiędzy północnym - zachodem i południowym - wschodem zdać sobie trzeba sprawę, czy i w jakim stopniu istniejące układy sieci komunikacyjnej poszczególnych państw, przez które szlak przebiega, są przystosowane — względnie jakim powinny ulec uzupełnieniom — aby móc zapewnić tej wielkiej arterii komunikacyjnej możność prawidłowego funkcjonowania. Spośród państw, które będą tu szczególnie interesujące, wymienić trzeba Norwegię, Szwecję. Polskę, Turcję, Bułgarię oraz Irak.

Najbardziej charakterystyczną cechą szlaku jest przede wszystkim jego południkowy charakter, z jewnymi odchyleniami do kierunku przekątnego. Stwierdzenie to wymaga zatem przede wszystkim dokonania przeglądu układów komunikacyjnych z punktu widzenia nasilenia i stanu połączeń o kierunku południkowym. Drugim — z kolei zagadnieniem, wymagającym ustalenia, będzie kwestia istnienia oraz stanu połączeń pomędzy układami poszczególnych państw. Trzecim, domagającym się odpowiedzi pytaniem,

będzie pytanie czy i w jakim stopniu układy te mogłyby — w razie potrzeby — zapewnić asekurację dla funkcjonowania szlaku, przez możność kierowania transportów liniami o charakterze pomocniczym, w wypadku gdyby pewnym odcinkom arterii głównej mogło grozić unieruchomienie, albo utrata pożądanej sprawności. W szczególności asekuracje tego typu są i będą zawsze pożądane, na wypadek zakłóceń w stosunkach międzynarodowych. Wywołują one bowiem zwykle poważne konsekwencje w odniesieniu do przebiegu tranzytowych transportów. Ostatnią wreszcie kwestią będzie zdanie sobie psrawy, w jakim stopniu wewnętrzne układy sieci komunikacyjnej poszczególnych państw zorientowane są kierunkowo w stosunku do linii przebiegu szlaku. Jedynie bowiem wzajemne scharmonizowanie z jednej strony sieci wewnętrznej, z drugiej zaś przebiegu arterii tranzytowej, może — z tej ostatniej uczynić zasadniczą oś komunikacyjną i najbardziej odpowiednią drogą dla skierowania nią obrotów towarowych z innymi państwami.

Rozpatrując w tym ujęciu układy komunikacyjne, należy przyjąć, że ich stan obecny odpowiada wewnętrznym komunikacyjnym i transportowym potrzebom państw położonych wzdłuż linii szlaku, że układy te, znaczy, przystosowane są do racjonalnej wzajemnej obsługi ośrodków surowcowych, przetwórczych czy konsumpcyjnych, nie poruszając już bardziej zindywidualizowanych potrzeb jak przede wszystkim strategiczne, czy — do innej sięgając dziedziny — kulturalne albo turystyczne. Analiza tego zagadnienia przerastałaby bowiem ramy omawianego tematu, domagając się osobnego gruntownego i wyczerpującego studium.

Przechodząc do przedstawienia istniejącego stanu rzeczy, w ramach postawionych pytań, stwierdzić trzeba na wstępie, że nie wszędzie zaiysowuje się pożądana, z punktu widzenia szlaku, południkowe zorientowanie sieci komunikacyjnej. Obok przyczyn, wynikających z ukształtowania terenu odegrały tu również rolę czynniki natury politycznej. Bloki wielkich państw przedwojennych, jak Rzeszy Niemieckiej, Austro - Węgier, Rosji, a do początku wieku XX i Turcji, organizowały systemy komunikacyjne w Europie północnej, środkowej i południowo - wschodniej według swoich potrzeb i zamierzeń. Stąd wiek XIX i początek wieku XX stworzył na tych obszarach zupełnie specyficzne systemy komunikacyjne o wyraźnej przewadze kierunków równoleżnikowych, zrywających z przebiegami historycznych południkowych szlaków komunikacyjnych, częstokroć wręcz celowo i świadomie niszczonych.

Europa powojenna i odrodzone na jej obszarach organizmy państwowe musiały podjąć zatem pracę od nowa, pracę idącą często w kierunku odbudowywania historycznych szlaków lub — w innych wypadkach — nawiązywania swych wewnętrznych układów do nowych, powstałych w ich sąsiedztwie sytuacyj komunikacyjnych.

Na tle tych prac szlak Bałtyk — Morze Czarne zarysowuje się jako najbardziej logiczne, najbardziej słuszne wzajemne powiązanie tych wszystkich poszczególnych układów. Jest ich koniecznym uzupełnieniem, warunkującym możność współpracy pomiędzy poszczególnymi, ciążącymi ku sobie wyraźnie, organizmami państwowymi lub ich kompleksami.

I tak, rozpoczynając przegląd od północy, kolejowy i drogowy system komunikacyjny Szwecji, ściśle powiązany z układem norweskim, podkreśla wyraźnie ciążenie tego systemu w kierunku z północy na południe, równolegle do brzegów Bałtyku. Długotrwałe zlodzenie Zatoki Botnickiej wywołało przy tym skoncentrowanie głównych współpracujących z zagranicą portów morskich poniżej wysp Alandzkich. Konfiguracja terenu inaczej kazała natomiast rozwiązać sieć komunikacji wodnej. Ma ona zasadniczo kierunek równoleżnikowy. W ramach tej sieci na szczególną uwagę z punktu widzenia tranzytowego zasługuje kanał Göta, łączący wybrzeża bałtyckie z Morzem Północnym poprzez jeziora Wäner i Wätter. Kanał ten, ukończony w roku 1832 — i z punktu widzenia dzisiejszych wymogów tranzytu w pewnym stopniu przestarzały, stanowi jednak połączenie o kapitalnym znaczeniu. W wypadku bowiem komplikacji komunikacyjnych czy na Kanale Kilońskim, czy w cieśninach duńskich, kanał ten łączący Góteborg z Sóderkóping stwarza bezpośrednią komunikację z Basenu Bałtyckiego w kierunku na Atlantyk. Dzięki temu, mimo niewielkiej przelotności, kanał ten stanowił bardzo intensywnie pracującą arterię w czasie wielkiej wojny, kiedy to właśnie i na cieśninach duńskich, a tym bardziej w Kanale Kilońskim normalna żegluga transportowa była unieruchomiona. O wartości transportowej kanału świadczą wzrastające stale ilości ładunków, które z 356.000 ton w roku 1933 podniosły się w roku 1936 do 455.000 ton. Możliwość unowocześnienia całej trasy kanału w takim samym stopniu jak to już zostało dokonane na zachodnim odcinku Gbteborg — Trllhätten, pozwoliłoby na dalszy wzrost transportów. Z punktu widzenia całości szlaku Bałtyk — Morze Czarne inwestycja taka stwarzałaby z jednej strony wysokiej wartości asekurację w wypadku utrudnień komunikacyjnych w zachodnim rejonie Bałtyku, z drugiej zaś stanowiłaby jeden z zasadniczych elementów komunikacyjnych wiążących ze szlakiem wewnętrzny system komunikacyjny Szwecji.

Jako przedłużenie szwedzkiego systemu komunikacyjnego zarysowuje się — obok funkcjonujących połączeń okrętowych — konieczność uruchomienia stałej komunikacji pomiędzy Polską a Szwecją za pośrednictwem trajektu, analogicznie do istniejącego połączenia tego typu pomiędzy niemiecką Sośnicą (Sassnitz) na Rugii a Trälleborgiem. Nie wnikając w techniczną stronę tego połączenia trzeba stwierdzić, że istnieje już szereg projektów rozwiązania tego zagadnienia. Jako trasę najkrótszą wymienić trzeba linię Gdynia — Karlskrona, której odległość w linii powietrznej

od Rozewia wynosi około 300 km., a. od Gdyni — dokoła Helu — około 350 km. Jest to odległość dwukrotnie niemal przewyższająca dystans pomiędzy Sośnicą a Tralleborgiem. Dzięki trajektowi Polska — Szwecja, idący przez Polskę tranzyt z północy na południowy - wschód i odwrotnie zyskałby jednak poważny skrót dzięki ominięciu okólnego połączenia przez Niemcy.

Tak zatem uznać można, że system komunikacyjny Szwecji jest dogodnie zorientowany z punktu widzenia szlaku Bałtyk — Morze Czarne, stanowiący przy tym fragment tego systemu kanał Göta posiada dla szlaku kapitalne asekuracyjne znaczenie.

Poważny wysiłek uzupełnienia istniejących układów komunikacyjnych oczekuje natomiast Polskę i Rumunię.

Jeśli idzie o Polskę, zasadniczym rysem układów formułowanych na jej obszarach była w ubiegłym stuleciu równoleżnikowość. Odziedziczyliśmy w roku 1918 np. równoleżnikowe połączenia kanałowe, jak kanał Bydgoski, Augustowski czy Królewski, przy jednoczesnym braku zasadniczego pionu, jakim jest południkowy pion Wisły. Podobnie wachlarzowato rozbiegające się z Warszawy linie dróg kołowych i kolejowych nastawione były przede wszystkim na łączenie wschodu z zachodem przy całkowitym niemal braku połączeń w kierunku północnym oraz nieznacznej ilości linii na południe. Stan ten był naturalnym wynikiem sytuacji politycznej, w jakiej znalazły się wówczas terytoria Polski. Uruchomienie linii kolejowej Śląsk — Gdynia czy — dalej — budowa kanału Kamiennego na przedłużeniu jakby osi kanału Ogińskiego oraz prowadzone prace regulacyjne na Wiśle mają na celu usunąć ten zasadniczy brak w komunikacyjnym układzie Polski. Najistotniejszym fragmentem tych prac stać się jednak musi intensywna regulacja Wisły a następnie Sanu. Przedłużenie dalsze tej linii kanałem San — Dniestr stworzy — z kolei — pełny południkowy pion komunikacyjny. Po zrealizowaniu połączeń kolejowych:

1. Wilno — Grodno — Łomża w kierunku na Toruń i Gdynię.
2. Wołyń — C.O.P. — Śląsk,

Polska zdobędzie podstawowy szkielet komunikacyjny, silnie powiązany ze szlakiem Bałtyk — Morze Czarne. Jest rzeczą oczywistą, że system dróg wodnych będzie jak najściślej związany ze szlakiem. Wymagają tego zarówno potrzeby wewnętrzne, jak również i konieczność zapewnienia połączeń na Dźwinę, w kierunku której skierować może trzeba będzie transporty w razie trudności żeglugi na dolnej Wiśle. Szlak główny — biegnący nurtem Wisły — Sanu — kanału San-Dniestr, wymagałby uzupełnienia innymi rodzajami dróg komunikacyjnych, zmierzających od północy do rejonu Zaleszczyk, jako orientacyjnego punktu, w którym szlak Bałtyk — Morze Czarne przekroczyć ma z terytorium polskiego na rumuńskie, gdzie przesunąwszy się kanałem poprzez Bukowinę, ma pójść dalej, nurtem Prutu, do Dunaju.

Prut w granicach Rumunii stanowi drogę o dobrych technicznych walorach dla ruchu tranzytowego pod warunkiem dalszego

kontynuowania prac regulacyjnych i to przede wszystkim w górnym biegu rzeki.

Na ogół sieć komunikacyjną Rumunii dobrze harmonizuje z przebiegiem linii szlaku Bałtyk — Morze Czarne. Przyczyn tego można by niezawodnie doszukać się w terytorialnej strukturze przedwojennej Rumunii, obejmującej jakby półkolem wschodnie i południowe stoki Karpat. Dziś jeszcze w układzie linii komunikacyjnych odczytać można przedwojenną konfigurację terytorialną kraju. Cztery równoległe drogi kolejowe i kołowe pomiędzy Bukowiną a Dunajem wymagają nieznacznych stosunkowo uzupełnień zwłaszcza na swych północnych odcinkach. Nieco gorzej przedstawia się natomiast powiązanie reszty obszarów kraju — zwłaszcza Siedmiogrodu — z linią szlaku. Trudności terenowe utrzymały bowiem przedwojenny system połączeń, który dwoma zaledwie liniami łączy silnie rozbudowany równoleżnikowy system komunikacyjny Siedmiogrodu ze wschodnimi obszarami nad Seretem, Prutem i Dniestrem.

Na marginesie omówienia systemu rumuńskiego warto przypomnieć tak zwany problem „mostu na Dunaju", względnie „promu na Dunaju". Jak wiadomo do dnia dzisiejszego jedynym mostem na Dunaju poniżej żelaznych Wrót jest most w Cernavoda na linii Bukareszt — Kanstanca. Przeszło pięćdziesięcioletnia historia zabiegów o budowę innych jeszcze mostów ma wreszcie, według zapowiedzi, zakończyć się rozpoczęciem budowy mostu w rejonie Turnu Sewerin (w pobliżu żelaznych Wrót) oraz uruchomieniem promu w rejonie Ruszczuk — Giurgiu. 1 w jednym, i w drugim wypadku uruchomienie tych połączeń posiada doniosłe znaczenie dla szlaku Bałtyk — Morze Czarne. Analogicznie bowiem, jak na północy kanał Göta, tak na południu lądowe połączenie przez Bułgarię względnie Jugosławię na Grecję stwarzałoby dla szlaku asekurację w razie komplikacyj transportowych na Morzu Czarnym. Saloniki, jako punkt wyjścia w kierunku Morza Śródziemnego, miałyby w tym ujęciu rolę zbliżoną do roli, jaka by — w razie wykorzystania drogi asekuracyjnej — przypadła na północy Göteborgowi. Warunkiem uruchomienia tej asekuracji jest, obok wspomnianych połączeń na Dunaju, budowa w Bułgarii pełnej szerokotorowej linii wzdłuż doliny Strumy. Jest rzeczą interesującą, że Saloniki brane są również pod uwagę w koncepcjach niemieckich jako końcowy punkt południowej asekuracji linii Ren — Men — Dunaj. Jako trasę dla osiągnięcia Salonik wymienia się tam w ramach koncepcji doliny rzek Morawy i Wardaru z projektem ewentualnego kanałowego połączenia obu tych rzek w rejonie Kumanowa.

Główny kierunek szlaku Bałtyk — Morze Czarne znajduje z rejonu Suliny względnie Konstancy swe dalsze naturalne przedłużenie poprzez Morze Czarne w kierunku na Dardanele względnie czarnomorskie porty tureckie. Kierunek na Dardanele dołącza do tradycyjnych szlaków komunikacyjnych na Bliski Wschód wzglę-

nie szlak na Suez. Za bardziej interesującą należy jednak uznać możliwość przedłużenia szlaku w kierunku na porty tureckie położone nad Czarnym Morzem i stąd — poprzez Anatolię — oraz doliny Iraku — w kierunku Zatoki Perskiej.

Tego rodzaju rozwiązania, włączające ląd Małej Azji w sferę wpływów szlaku Bałtyk — Morze Czarne bardzo silnie wzmocniłoby znaczenie i rolę szlaku. Jest ono przy tym — na tle obecnego układu komunikacyjnego w Turcji i Iraku — całkowicie realne.

Turcja jest bowiem państwem, które w stosunku do stanu przedwojennego kilkakrotnie powiększyła swą sieć komunikacyjną, rozbudowując ją systematycznie i planowo tak z punktu widzenia międzynarodowego jak i wewnętrznego. Najbardziej interesujące — z polskiego punktu widzenia — jest połączenie od największego tureckiego portu na Morzu Czarnym — Samsunu poprzez Siwas i Diarbekir na Nisibin, gdzie linia ta dołącza do linii Mossul — Bagdad — Basra. Zarówno po stronie Turcji jak i Iraku podjęte w roku 1935 prace zmierzające do możliwie najszybszego ukończenia linii, dzięki której Bliski Wschód otrzyma główną arterią komunikacyjną, pokrywającą się z historycznymi szlakami karawanowymi i obecnym połączeniem kołowym. Linia ta łączona jest obecnie, przez Erzerum, z Persją i Tyflisem, dzięki czemu rozszerza zasięg i w głąb lądu, zmierzając do związania, uruchomionej w roku ubiegłym, kolei transperskiej. z komunikacyjnym systemem tureckim.

Krótki przegląd układów komunikacyjnych państw, przez które przebiega szlak Bałtyk — Morze Czarne oraz państw leżących na naturalnym przedłużeniu tego szlaku upoważnia do stwierdzenia, że układy te harmonizują na ogół z trasą, jaką projektuje się dla przebiegu szlaku.

Podkreślić przy tym trzeba, że węzłowa pozycja w zorganizowaniu stałego współdziałania tych układów przypada Polsce. Już zresztą i na innym polu Polska podj ęła wysiłek zorganizowania tego współdziałania. Polska linia lotnicza Helsinki — Haifa — przedłużona ostatnio na południu do Beiruthu z zapowiedzianym w najbliższym czasie osiągnięciem Bagdadu oraz rozszerzona na północy przez połączenie na Kopenhagę z jednoczesnym projektem przesunięcia końcowego punktu trasy z Helsinek do Sztokholmu .— może być uważana za wyraz dążenia do rozbudowy transkontynentainych połączeń komunikacyjnych. Obecnie cień kierunku zakreślony linią powietrzną, zaczyna coraz wyraźniej żłobić swój ślad w terenie. Idąc nurtem Wisły — Sanu — Dniestru i Prutu trasuje nową — lądową już — drogą pomiędzy północą i południowym wschodem, pomiędzy basenem Bałtyku i basenem Czarnego Morza, i dalej pomiędzy wylotem z cieśnin duńskich na Atlantyk a wyjściem z zatoki Perskiej na Daleki Wschód.

Wzajemne obroty handlowe państw szlaku

Przytoczone cyfry obrazują przykładowo wyraźny stopień wzajemnego — surowcowego uzupełnienia się państw położonych na północy i południu osi.

Szlak Bałtyk — Morze Czarne stać się powinien zatem arterią, wzdłuż której przesuwać się będą masy surowcowe pomiędzy poszczególnymi kompleksami państw. Wielkość tych mas — nawet w zakresie przytoczonych przykładowo surowców — wskazuje, że szlak Bałtyk — Morze Czarne posiada kapitalne perspektywy rozwojowe.

Rolę Polski w tym układzie określają w dość już znacznym stopniu rozwinięte stosunki gospodarcze zarówno z kompleksem południowym jak i północnym. Świadczy o tym stosunkowo wysoki procentowy udział państw położonych wzdłuż szlaku zarówno w przywozie do Polski 12,4%, jak i odbiorze jej artykułów 16,7%, ogólnej wartości obrotów. Jeszcze silniej zaznacza się ten udział mierzony tonażem. Przywóz z państw szlaku do Polski wyczerpuje 18,7% ogólnego tonażu, w wywozie zaś nawet 30,8%.

Przywóz i wywóz niektórych surowców i tworzyw z poszczególnych państw.

	Węgiel i koks		Rudy i surówki metali		Żelazo i in. met. w stanie prostej obróbki		Ropa naftowa i jej przetwory		Bawełna surowa		Wełna surowa		Inne włókna (len, jedwab sztuczny)		Skóry	
	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
	W tysiącach ton															
Szwecja	8.927		97	14.094	762	272	1.251		43		9,9		20,4		19,2	17,8
Norwegia	3.462		224	1.887			544								7,5	6,7
Finlandia	2.232				181		196		15		3,7				10.2	5,7
Dania	5.886				522		686		9						4,6	13,0
Estonia	84				43		19		7		0,4			6,2	1,6	1,4
Łotwa	666		94		9		55		5		0,4			7,4	1,1	0,8
Litwa	286				64		45		3		0,5			15,7		1,7
Ogółem państwa północne	*21.543*		*415*	*15.981*	*1.580*	*272*	*2.796*		*82*		*14,9*		*20,4*	*29,3*	*44,2*	*47,1*
Polska		*11,372*	*1.574*	*75*		*316*			*78*		*22,8*			*17,7*	*24,9*	*9,4*
Rumunia	77				137			5.640	18						3,3	
Grecja	895		128	973			324		3						5,4	3,2
Bułgaria					101		98		10		1,2				3,9	2,2
Jugosławia	413			913	135		143									4,7
Turcja		293		234	167		108			11		14,8			7,6	3,8
Iran			50		48			8.031		18		6,4		0,4		4,3
Irak					74		75			3		7,8				2,7
Syria																
Palestyna																
Egipt	1.367				166		776			400						
Ogółem państwa południowe	*2.752*	*293*	*178*	*2.120*	*828*		*1.524*	*13.671[1]*	*31*	*432*	*1,2*	*29,0*		*0,4*	*20,2*	*20,9*

[1]) Bez eksportu ropy za pośrednictwem rurociągów. Dane za rok 1937.

Procentowy udział państw położonych wzdłuż szlaku Bałtyk — Morze Czarne we wzajemnych obrotach handlu zagranicznego.

do: \ wywiozły	BfD3M.Zg	BlS8M.JO^	BipUBJUtjJ	BtUBQ	Biuo^sg	BM^og	Litwa	Polska	Biunuing	Rfoa.io	BUBSjng	BmBjsoSnp	nfo.inj.	UBJJ	Irak	BUj£g	niŁtysapjj	idiSg
Szwecji								CO^OO CO (N ^ , CiTjłt-tOHlOHNOOOO ^'HHHd'ō' 1 o"o o © o ō © o"o"cT	W ⊕ e rH rH O O T—1 TH	ION^IO 00 rH O rH O rH	CO N CO N 1> HOON TjJ*	1,0						,7
Norwegii												—						
Finlandii												—	"F TP © TH_ © t-T cT o o TH					
Danii												2,7						rH,
Estonii																		O
Łotwy																		O
Litwy																		
Polski	© caio		Ol © ©© rH	© rH ō © ©	1,3	0,3	©,4		,	,		0,5						rH ,4
Rumunii																		
Grecji			rH	th														
Bułgarii																		
Jugosławii																		
Turcji																		
Iranu		r-^r-^O^ ©_ r-T cTcT cT	CO															
Iraku				og														
Syrii																		
Palestyny																		
Egiptu	rH © ©" ©,4		©,	th,	0,3	0,2												
Ogółem w %%	,0	2,3 \	1,	,4	1,	0,5	0,	©£ 'O		5,4 \	8,7	4,	4,1					2,2
Ogółem wywóz poszczególnych państw wyniósł w mil. zł.	^ K. 4.64	1968	'O 11 >	^ O 3038	'O p\ S5	449	^ oe> 18	>■**. >*•«.1	ɓC 100	1147	<v> 32	Oj 94 >	580					1808

Dane za rok 1937.

Procentowy udział państw położonych wzdłuż szlaku Bałtyk — Morze Czarne we wzajemnych obrotach handlu zagranicznego.

przywiozły; z:	Szwecja	Norwegia	Finlandia	Dania	Estonia	Łotwa	Litwa	Polska	Rumunia	Grecja	Bułgaria	Jugosławia	Turcja	Iran	Irak	Syria	Palestyna	Egipt
Szwecji								[illegible]	[illegible]	[illegible]	0,9	[illegible]	,9	1,0				[illegible]
Norwegii								[illegible]	[illegible]	,5	—	[illegible]	,6					[illegible]
Finlandii								[illegible]	[illegible]	7	—	[illegible]	,9					[illegible]
Danii								[illegible]	[illegible]	8	0,1	[illegible]	[illegible]					[illegible]
Estonii								[illegible]	[illegible]			[illegible]						[illegible]
Łotwy								[illegible]				[illegible]						[illegible]
Litwy								[illegible]										[illegible]
Polski	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	7	9	4,4		[illegible]					
Rumunii	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]										
Grecji	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0,3	[illegible]										
Bułgarii								[illegible]										
Jugosławii								[illegible]										
Turcji								[illegible]										
Iranu								[illegible]										
Iraku								[illegible]										
Syrii								[illegible]										
Palestyny								[illegible]										
Egiptu			—			,	—	[illegible]										
Ogółem %%	*4,5*	*2,2*	*3,2*	*2,0*	[illegible]	*3,5*	[illegible]	*12,4*	*2,8*	*4,7*	*5,4*	[illegible]	*3,7*					*5,0*
Ogółem przywóz poszczególnych państw wyniósł w mil. zł.	*5064*	*3090*	*2140*	*4068*	[illegible]	*398*		*1254*	*771*	*1824*	*317*	*785*	*480*	[illegible]				*1693*

Dane za rok 1937

Bibliografia

Czerwiński Jan inż. — *Kanał żeglugi zagłębie g. śląskie — Kraków — Wisła, przy ujściu Sanu.* Sprawozdanie techniczne. Wydawnictwo Warszawskiej Dyrekcji Dróg Wodnych, rok 1926.

Hubicki St. i Jaworski Wł. inż. — *Dniestr* — Wydawnictwo Stowarzyszenia członków Kongresów Gospodarki Wodnej. Warszawa 1932.

Ingarden R. inż. *Komunikacje wodne a rozwój ekonomiczny Polski.* Kraków 1919.

KirkienLeszek — *Między Wisłą a ujściem Dunaju.* Warszawa 1935.

Konopka Alfred, inż. *Droga wodna Bałtyk — Morze Czarne przez Wisłę — San — Dniestr — Prut — Dunaj.* Odbitka z „Czasopisma Technicznego” 1938 r. Warszawa — Lwów 1938.

Kostanecki Jan — *Naddunajski problem gospodarczy.* Warszawa 1932.

Matakiewicz M. prof. dr inż. — *Światowe drogi wodne a regulacja Wisły.* Lwów i Warszawa 1921.

Matakiewicz M. prof. dr inż. — *Droga wodna Bałtyk — Morze Czarne przez Wisłę — San — Dniestr — Prut i Dunaj z połączeniem do Lwowa.* Przegląd Techniczny. Warszawa 1927.

Matakiewicz M. prof. dr inż. — *Drogi wodne środkowo-europejskie a regulacja i kanalizacja Wisły, Sanu, Dniestru oraz kanał Bałtyk — Morze Czarne z połączeniem do Licowa.* Wydawnictwo Rady Gospodarczej Małopolski Wschodniej, odbitka z „Czasopisma Technicznego” Lwów 1938.

Nadolski Otto dr. *Znaczenie gospodarcze drogi wodnej Bałtyk — Wisła — Morze Czarne.* Odbitka z „Czasopisma Technicznego”. Lwów 1938.

R u n d o   A l f r e d inż. — Prut i jego żeglowność na terytorium Rumunii. Odbitka z „Wiadomości służby geograficznej" Warszawa 1938.

O l s z e w s k i   A n t o n i . — Wisła jako arteria węglowa. Odbitka z „Przeglądu Gospodarczego". Warszawa 1938.

Przegląd Gospodarczy, odbitka — *W sprawie drogi wodnej zagłębie węglowe — Centralny Okręg Przemysłoicy.* Warszawa 1938.

S a d k o w s k i   A l e k s a n d e r inż. — Nasze przyszłe drogi wodne w oświetleniu technicznie możebnego ich wykonania. Warszawa 1918.

T i l l i n g e r T. inż. Drogi wodne w Polsce. Warszawa 1929.

T i l l i n g e r T. inż. Zagadnienie dróg wodnych w Polsce. Warszawa 1938.

Uprawa morza — Kwartalnik morskiego kolegium ekonomicznego w Gdyni. Zeszyt 2, 1938 r.

Redakcja przypomina, iż problemowi szlaku Bałtyk — Morze Czarne zostały poświęcone następujące artykuły w poprzednich numerach „Problemów Europy Wschodniej":

Jan L i p o w i e c k i : Czarnomorsko - azowskie porty USSR (Nr 1).

Jan L i p o w i e c k i : Między Pontem a Bałtykiem (Nr 3).

Jan L i p o w i e c k i : Niemcy — Bałkany — Kolonie (Nr 4).

*

Szlakowi Bałtyk — Morze Czarne będą leż poświęcone artykuły w następnym numerze „Problemów".

Piołr Kostruba

Jeszcze raz Wernyhora i jego proroctwa

(Obecny stan zagadnienia w świetle nowych badań).

I.

Od czasu wydrukowania mojej rozprawy o Wernyhorze (w „Pamiętniku Literackim” z r. 1935 oraz w osobnej odbitce) ogłoszono trzy dalsze prace, traktujące o tym tzw. proroku ukraińskim i jego przepowiedniach: w roku 1936 ukazało się studium p. M. Moczulskiego *(Goszczynśkyj, Slowaćkyj i Szewczenko jak spiwci kolijiwszczyny* w ukraińskim czasopiśmie „Nasza Kultura” oraz osobno), które w jednym ze swych rozdziałów zajmuje się Wernyhorą; w r. 1937 rozprawa prof. Stanisława Pigonia *(„Przepowiednia Wernyhory”*, „Przegląd Współczesny” nr 1) — i wreszcie w r. 1938 praca prof. Witolda Klingera *(Jeszcze o czasie powstania przepowiedni W ernyhory,* „Przegląd Współczesny” nr 3). Studia te zwracają uwagę na nie uwzględnione dotychczas momenty, albo przynoszą nowe odkrycia w zakresie interesującego nas zagadnienia; znajdujemy w nich również sprostowania błędów, popełnionych przez autorów poprzednio ogłoszonych artykułów oraz nowe, mniej lub więcej uargumentowane hipotezy. Z jednej strony więc prace te wnoszą poważne korektywy do wyrażonych dawniej poglądów, z drugiej zaś potwierdzają niektóre przypuszczenia i ustalają pewne wyniki pozytywne. W ten sposób uzyskano parę stałych punktów wyjścia i otwarto nowe perspektywy dla dalszych badań w tym zakresie.

Nie wdając się w szczegółowe omawianie wymienionych rozpraw, zastanówmy się pokrótce nad tym, co każda z nich przynosi nowego.

Gdy idzie o p. M. Moczulskiego, to jego zasługą jest zwrócenie uwagi na zanotowaną przez prof. Włodzimierza Antonowicza tradycję lokalną o Wernyhorze w Makiedonach; a jest to trady-

cja o bardzo doniosłym znaczeniu: z jednej strony potwierdza ona relację ks. Erazma Izopolskiego o istnieniu „szkoły” bandurzystów — agitatorów, jakoby przez Wernyhorę zorganizowanej, z drugiej zaś wiąże się z utrwalonymi na piśmie *Proroctwami Wernyhory* przez motyw zawalonego trupem Dniepru. Sam p. Moczulski uważa Wernyhorę za osobę historyczną, a mianowicie za jednego z głównych emisariuszy hetmana Filipa Orlika (str. 30), nie przytacza jednak żadnych nowych argumentów na poparcie tej tezy. Własnym pomysłem autora jest ciekawe, ale nie poparte żadnym uzasadnieniem przypuszczenie, że przypisywane Wernyhorze pieśni ukraińskie mógł napisać sam ich wydawca —ks. Izopolski (str. 29). Trudno nam jednak zgodzić się z tym domysłem: nie widzimy żadnego powodu, dla którego ten zasłużony badacz etnografii Ukrainy miałby dopuścić się podobnej mistyfikacji.

Poza tym rozprawa p. Moczulskiego nie wnosi nic nowego do naszego zagadnienia [1]).

Za to bardzo doniosłe znaczenie posiada studium prof. Stanisława Pigonia. Uczony ten przede wszystkim odrzuca stanowczo przypuszczenie prof. Klingera, jakoby autora *Proroctw Wernyliory* (obecnie już trzeba się wyrazić dokładniej: redakcji warszawskiej) należało szukać wśród osób otaczających w Warszawie Seweryna Goszczyńskiego. Powołując się na wysoki stopień szczerości autora *Zamku kanioiuskiego* prof. Pigoń zupełnie słusznie twierdzi, że opowiadając okoliczności wydania *Proroctw* Goszczyński byłby na pewno podał także sposób ich powstania, gdyby tylko był o nim wiedział. Stwierdzając następnie, że „Niemcy” w siódmym proroctwie oznaczają nie Prusaków, jak ja myślałem, ale Austriaków, autor przesuwa termin *non ante quem* mojej (wówczas jeszcze hipotetycznej^) „redakcji C” na rok 1809, na czas austriackiej kampanii Napoleona.

Ale prof. Pigoń nie poprzestał na krytyce dotychczasowych opracowań; podjął on poszukiwania archiwalne'-) — i znalazł

[1]) Pisząc swą pracę, autor nie znał jeszcze mego artykułu z „Pamiętnika Literackiego”; w związku z tym, mówiąc o drukowanych tekstach *Proroctw,* popełnił parę błędów, z którymi obecnie już nie ma potrzeby polemizować.

-) Tutaj dodam parę słów *pro domo men.* Omawiając mój poprzedni artykuł prof. Pigoń podkreśla jako jego brak okoliczność, że ograniczyłem się do samego wnioskowania, nie przeprowadziłem zaś po archiwach poszukiwań, które „nie nastręczały nawet zbyt wielkich trudności”. A zaraz w dalszym ciągu, mówiąc o zaginięciu tekstu *Proroctw* z Muzeum hr. Czapskich, wyraża się o tym z pewną dobrotliwą ironią. Daleki od tego, żeby się gniewać na czcigodnego Autora, muszę jednak powiedzieć parę słów na swoje usprawiedliwienie. A więc przede wszystkim nie ograniczyłem się tak wyłącznie do teoretyzowania; owszem, usłyszawszy od jednego z uczonych lwowskich, że podobno coś o Wernyhorze ma być w materiałach Nabielaka w Ossolineum, przejrzałem te kilkadziesiąt rękopiśmiennych tomów — ale niestety nic w nich nie znalazłem. Szukałem i gdzie indziej — że jednak bez pozytywnego wyniku, więc o tym nie wspominałem w pracy drukowanej. Na dalsze poszukiwania trzeba było wyjechać do Krakowa i Warszawy, a na to naprawdę nie mogłem sobie pozwolić.

dwa dotąd nie znane rękopiśmiennie teksty *Proroctw Wemyhory.* Są to dwie kopie tej samej redakcji, powstałej, jak dowodzi ich odkrywca, w roku 1809. Tym samym ponad wszelką wątpliwość udowodnione zostało istnienie redakcji dawniejszej od tekstu kijowskiego, której domyślałem się na podstawie analizy znanych wtedy tekstów, kładąc czas jej powstania na lata 1806 - 1811 [3]). Tę właśnie odszukaną i wydrukowaną przezeń redakcję prof. Pigoń uważa za najstarszą i pierwotną, „nie dającą już podstawy do przypuszczeń, żeby mogła istnieć wersja jeszcze wcześniejsza, tzn. jeszcze krótsza". Zdaniem jego „ o wcześniejszej koncepcji całości mówić chyba już nie sposób"[1]).

Temu ostatniemu twierdzeniu sprzeciwił się prof. Witold Klinger. Przyznając, że znaleziona i opublikowana przez prof. Pigonia redakcja jest najstarsza ze znanych obecnie, nie uznaje jej ten badacz za najstarszą absolutnie, uważając ją tylko za przeróbkę z dawniejszego pierwowzoru. Na poparcie swej tezy przytacza prof. Klinger cały szereg argumentów, z których najbardziej przekonywające są te dwa: 1) że wyłącznie polska tendencja tej jakoby pierwotnej redakcji, która nie interesuje się wcale przyszłością Ukrainy, nie zgadza się z podkreślaną w zagajeniu ukraińskością proroka i każe myśleć o głęboko sięgających skreśleniach i przeróbkach późniejszych; 2) że konieczność poprawiania pewnych miejsc tekstu krakowskiego wzgl. rapperswilskiego na podstawie poprawniej szych lekcji w późniejszych redakcjach dowodzi pochodzenia od wspólnego pierwowzoru dawniejszego. Uwzględniając także inne argumenty prof. Klingera należy przyjąć za dowiedzione, że istniała redakcja dawniejsza jeszcze od tej, którą zachowały nam teksty krakowski i rapperswilski. Pisząc o tym przed trzema laty ja przypuszczałem, że powstała ona gdzieś między 1 a 2 rozbiorem Polski; zgadzając się tutaj z moim stanowiskiem, prof. Klinger stara się dokładniej określić ten termin i ustala go na rok 1792, kiedy to zanosiło się na wojnę z Rosją i ks. Józef Poniatowski mianowany został wodzem naczelnym. Ponieważ zaś *Proroctwa* zawierają motywy występujące również w podaniach ukraińskich, a Polacy w wieku XVIII nie interesowali się jeszcze folklorem Ukrainy, sądzi autor, że przepowiednie te powstały w kołach ukraińskich.

Nie ograniczając się do określenia przypuszczalnego czasu powstania *Proroctw Wemyhory,* pokusił się autor także o rekonstrukcję ich treści. Przypuszcza więc, że były tam już dwie ze znanych dzisiaj przepowiedni *ex eventu* — o zjeździe korsuńskim i pierwszym rozbiorze. „W części końcowej — mówi następnie — znalazła się zapowiedź zwycięskich bojów na Wołyniu i na Kijowszczyźnie, uwieńczona obrazem zawalonego trupami moskiewskimi Dniepru oraz opis przyszłej szczęśliwości wyzwolo-

---

') Zob. „Pamiętnik Literacki" XXXII, str. 412 — 413 i w odbitce, str. 25 — 26.

*) **„Przegląd Współezesny" 1937, I, str. 127.**

nej „Małorosji”, niewątpliwie znacznie szerzej, niż w późniejszych polskiego już pochodzenia redakcjach, rozprowadzony”. A co do części środkowej, to „wobec więcej niż prawdopodobnego powstania tej redakcji w przededniu kampanii 1792 r. musiały chyba tu znaleźć odbicie wypadki bezpośrednio poprzedzającej ją 2 wojny tureckiej Katarzyny — i osobiście skłonny jestem myśleć, że do niej właśnie odnosiły się słowa: przyjdzie do wojny z Turkami etc... które w późniejszych przepowiedni redakcjach odnoszone bywały do wojen rosyjsko-tureckich już to z lat 1808 1812, już to z lat 1827 — 28, — jak również uważam za prawdopodobne, że była tam także mowa o pomocy tureckiej, którą zagrożona Porta Ottomańska we własnym interesie Polsce udzielić miała” [5]).

Gdy dotychczasowe rozważania prof. Klingera brzmiały bardzo przekonywająco, to z ostatnim punktem trudno się zgodzić. Przede wszystkim dlatego, że najdawniejsze znane dziś teksty (krakowski, rapperswilski i kijowski) nie zawierają ustępu o wojnie rosyjsko-tureckiej; występuje on dopiero w redakcji warszawskiej. Słusznie więc prof. Klinger w poprzednim artykule sam uznał go za wtręt późny, dokonany już po roku 1828, najprawdopodobniej w 1830, bezpośrednio przed drukiem *Proroctw* w „Patriocie”. Nie widzimy też obecnie żadnych powodów do zmiany stanowiska w tej kwestii.

Także dość wątpliwa jest hipoteza co do roli samej osoby księcia Józefa, którego popularność wśród kozaków ukraińskich miałaby — zdaniem prof. Klingera — mocno przyczynić się do powstania całej koncepcji *Proroctw* w roku 1792. Jako główny dowód przytacza autor świadectwo Eustachego ks. Sanguszki, przekazane nam przez Wincentego Pola w przypisach do *Mohorta.* że jednak ta relacja o rzekomej popularności ks. Poniatowskiego wśród kozaków skąd inąd nie znajduje potwierdzenia, a dla uzasadnienia przypuszczalnej daty 1792 jako czasu powstania tej redakcji proroctw wystarczy innych motywów, przytoczonych przez prof. Klingera (skasowanie Siczy oraz inne represje rządu rosyjskiego wobec kozaczyzny[n]), a z drugiej strony uchwały sejmu czteroletniego w sprawach wojskowych i sojusz polsko-pruski) — więc śmiało można z tego dodatkowego a niepewnego argumentu zrezygnować; zasadnicza teza autora utrzyma się prawdopodobnie i bez niego. To znaczy: utrzyma się w tym sensie, że w roku 1792 — jak się wydaje — powstała jakaś redakcja *Proroctw Wernyhory.*

Czy jednak była to już poszukiwana przez nas redakcja pierwsza, będąca prototypem wszystkich przeróbek późniejszych? Prof. Klinger wydaje się przekonanym, że tak. A przecież co do tego budzą się poważne wątpliwości.

') „Przegląd Współczesny” 1938, III, str. 101 — 102.

*) Pisałem o tym w mojej poprzedniej rozprawie, str. 26 (413).

Już przed trzema laty domyślając się jej istnienia przypuszczałem, że autor tego apokryfu zużytkował jakąś dawniejszą legendę o Wemyhorze, związaną z ukraińską emigracją polityczną z czasów po katastrofie 1709 roku. Obecnie coraz bardziej utwierdzam się w przekonaniu, że autor redakcji z roku 1792 (■przyjmujemy tę datę tymczasem za nrof. Klingerem, gdy nie mamy dowodów przeciwnych) przerobił tylko jakąś dawniejszą wersję.

Do tak:ego wniosku skłaniaią rozmaite okoliczności. A więc przede wszystkim mamy wiadomości o kilku przepowiedniach Wemyhory, które nie zostały włączone do właściwych *Proroctw* w zachowanych tekstach, choć o niektórych z nich są wzmianki w części wstępnej. Należą tutaj przepowiednie następujące:

1. O tym, że prochy wieszcza zostaną rozproszone po całym świecie. Wiadomość o niej nodał już Lelewel w swym słowie wstępnym do *Proroctw* w „Patriocie”[7]). Zanotował ją także Seweryn Goszczyński[8]). Wreszcie mamy jeszcze jeden tekst *Proroctw,* dotychczas wcale nie wsnomniany w naszej dyskusji, w którym przepowiednia ta została nawet wciągnięta na listę obok innych, jako proroctwo końcowe; mam na mvśli redakcję ogłoszoną przez Kajetana Rzepeckiego (pseudonim Białyniak) [8]), gdzie po słowach ,,... a szczęśliwość trwać będzie przez lat wiele” — czytamy;

..Prz(epowiednia) 14. Na dowód prawdy, iż tak się stać musi, podaję i to: że we trzy lata po moim zgonie popioły moje rozpłyną sie po całym świecie, bo taka jest wola Boża... ” etc.[10]).

2. że Tatarzy wszyscy zostana chrześcijanami oraz „zaprzestana mordów i niewolnictwa”, Przepowiednie tę zanotował także Białyniak, który podaje, że słyszał ją podczas swej podróży no Ukrainie w Pawłogrodzie od miejscowych kozaków[11]). Sam autor nie jest informatorem stuprocentowo wiarygodnym; można by więc odnieść się do tej wiadomości z usprawiedliwioną po-

---

7ł Przytoczyłem je w swym artykule poprzednim na str. 5 (3921.

*) Stanisław Pigoń, *S. Goszczyńskiego nieznana. powieść poetycka o Wemyhorze,* „Przegląd Współczesny” tom XIII. 1925, str. 219; por. u mnie str. 7 (3941.

"1 Dokładniej będę o tym mówił w dalszym ciągu.

[10]) Białyniak, *Pamiętniki stareao żołnierza,* Poznań 1877, str. 363. Por. tegoż autora: *Opis Zaporoża i Ukrainy oraz prawdziwe powieści o Wemyhorze i Mazepie,* Poznań 1878, str. 107.

Proboszcz korsuński, o. Załużny, który towarzyszowi podróży Białyniaka, Julianowi Godlewskiemu, dał do odpisania tekst *Proroctw,* zapewniał, że przepowiednia ta rzeczywiście sprawdziła się: Wernyhorę pochowano na kurhanie nad Rosią w Makiedonach, a w trzy lata po iego śmierci rzeka otaczająca ten kurhan z trzech stron wezbrała mocno i uniosła grób do Dniepru. *(Pamiętniki,* str. 36-3 — 364).

[11]) *Pamiętniki starego żołnierza,* str. 269; *Opis Zaporoża i Ukrainy...* str. 13.

niekąd nieufnością. Ale z drugiej strony imię Wernyhory z napadami tatarskimi ciasno połączył człowiek, z którego słowami musimy się liczyć, a mianowicie Seweryn Goszczyński. W zaginionym niestety poemacie pt. *Dąbrowy śmilańskie* pisał on równocześnie o Wernyhorze i o napadach hord tatarskich[12]).

3. że Ukraina zadnieprzańska „nie zostanie hetmańszczyzną, ale powróci pod rząd Polski”. Przepowiednię tę znajdujemy w tekście warszawskim, ale we wstępie, nie wśród samych proroctw. Podobnie — w mniej lub więcej zniekształconej formie — w tekście kijowskim, krakowskim i rapperswilskim[13]).

4. że Pan Bóg ma w szczególnej swojej opiece Ukrainę, chociaż za ni echowanie przykazań Jego lud dotknięty został niewolą panów, głodem, morem i wojną; lecz to wkrótce przeminie i będzie znowu dobrze w Ukrainie — oraz

5. że nadejście tej dobrej dla Ukrainy chwili uprzedzi krwawa bitwa, mająca się stoczyć między jej obrońcami i nieprzyjaciółmi na polach przyległych mogile Soroce itd.

Dwa ostatnie proroctwa przytoczyłem dosłownie za ks. Erazmem Izopolskim, który zapisał je z tradycji ustnej na Ukrainie[14]). Punkt ostatni uważam za identyczny z najbardziej — jak się zdaje — archaicznym ustępem *Proroctw* pisanych, który zapowiada walkę u stóp mogił Perepiata i Perepiatychy, a kończy się słowami „zawalając Dniepr trupami moskiewskimi”. W zapisanym (w streszczeniu) przez ks. Izopolskiego wariancie zamiast kurhanów Perepiata i Perepiatychy występuje wprawdzie mogiła Soroka[15]); zastąpienie to jednak bardzo łatwo wytłumaczyć można okolicznością, że identyczne wątki podaniowe lud związuje z różnymi mogiłami. A w szczególności o powstawaniu mogiły Soroki w niektórych okolicach opowiadają to samo, co gdzie indziej o początku kurhanów Perepiata i Perepiatychy (bitwa stoczona przez omyłkę między sprzymierzonymi wojskami etc.) [1C]).

’s) Seweryn Goszczyński, *Podróż mojego życia,* Rozprawy i materiały Wydziału I Tow. Przyjaciół Nauk w Wilnie, tom I, zesz. 3, str. 32; por. w mojej poprzedniej rozprawie o Wernyhorze, str. 16 — 17 (403 — 404).

®) Co do tego ostatniego nie mam pewności, bo część wstępną *Proroctw* w redakcji z roku 1809 ich wydawca, prof. Stanisław Pigoń, wydrukował według tekstu krakowskiego, zaznaczając, że nas tutaj interesujący ustęp w tekście rapperswilskim ma brzmienie odmienne (zob. str. 124, uwaga 4).

’*) *Badania podań ludu. II. O Wernyhorze, „Athenaeum"* 1843, tom III, str. 53 — 54.

’6) W mocno zdoformowanej tradycji, zanotowanej przez porf. Włodzimierza Antonowicza w Makiedonach, miejscem boju ma być ta właśnie wieś, nie żadna mogiła; z wojny o niepodległość Ukrainy zrobiła się tu już tylko rzeź „panów” — ale za to zachował się motyw zatamowania Dniepru trupami, co prawda tutaj już tylko ogólnie „ludzkimi” zamiast pierwotnego „moskiewskimi”, zachowanego w wersji pisemnej. (Zob. „Literaturno-Naukowyj Wistnyk” tom XLIII, 1908, str. 399 400).

“) O Soroce podanie to zapisał Lzopolski *(Badania podań ludu. Pamiątki Ukrainy.* „Athenaeum” 1843, III, str. 25 i nast.). O Perepiacie bardzo ładnie opowiedziany wariant w oryginalnym brzmieniu podał Edward Rulikowski w *Zapiskach etnograficznych z Ukrainy* („Zbiór wiadomości do autropologii krajowej”, tom III, 1879, str. 64).

Zresztą podobne zmieszanie zachodziło także w pisanych tekstach *Proroctw;* ks. Izopolski, opowiadając o treści widzianych przezeń odpisów, mówi m. in.: „W jednym z dalszych punktów jest wzmianka o jarze Hanczarycha zwanym, pod Konstantynowem i mogiłach Perepiat i Perepiatycha; w egzemplarzu zaś, który widziałem u W. Wisłockiego, wspomina się mogiła Soroka”[17]).

A więc przepowiednia ta musiała przejść poważną ewolucję — i to w dwu różnych kierunkach. Z jednej strony w wersji pisemnej została dostosowana do innych o Polsce mówiących proroctw przez zastąpienie Ukrainy Polską oraz inne odpowiednie modyfikacje; z drugiej zaś strony w tradycji ustnej, wśród ludu ukraińskiego, traciła ona nie tylko polonofilskie, ale w ogóle wszelkie polityczne zabarwienie — i z czasem, jak świadczy notatka Antonowicza, nabrała charakteru wyłącznie socjalnego.

Z powiedzianego wynika, że istniały w tradycji przepowiednie Wernyhory, które nie weszły w skład kanonu proroctw, utrwalonego w zachowanych tekstach piśmiennych. W przepowiedniach tych nie ma wcale mowy o Polsce, a za to trzy z nich mówią o przyszłości Ukrainy. Stąd bardzo prosty wniosek, że istniała jakaś dawniejsza, ukraińska redakcja *Proroctw,* w której ośrodkiem zainteresowania były losy nie Polski, ale Ukrainy; redakcja, w której przynajmniej jedna z przepowiedni głosiła ideę ukraińskiego mesjanizmu narodowego, mówiąc o szczególnej opiece Boskiej nad Ukrainą i tym samym podnosząc naród ukraiński do rzędu ludów wybranych.

Od razu jednak stwierdzić należy, że nie mogła to być owa omówiona i poniekąd rekonstruowana przez prof. Witolda Klingera redakcja z roku 1792. Albowiem między zupełnie ukraińskim charakterem omówionych dopiero co proroctw a wyłącznie polskim nastawieniem redakcji krakowsko-rapperswilskiej, nawet nie wspominającej o przyszłości Ukrainy, zachodzi tak wielka rozbieżność, że koniecznie przypuścić musimy istnienie jakiegoś ogniwa pośredniego, jakiejś wersji, w której pierwiastki ukraińskie i polskie byłyby zastąpione równomiernie, na zasadzie jakiegoś mniej więcej równouprawnienia i uzgodnienia. A taki właśnie charakter mogła posiadać redakcja z roku 1792. Przedstawiwszy np. (naturalnie w formie proroctwa *ex eventu),* jak to bezpośrednio po ukraińsko-polskiej walce roku 1768 Rosja zadała cios dotkliwy zarówno Polsce (pierwszy rozbiór), jak i Ukrainie (zrujnowanie Siczy w roku 1775), mogła ona, wyzyskując gotowe już przepowiednie dawniejszej ukraińskiej wersji, w dalszych ustępach kreślić obrazy wspólnych zwycięskich walk obu narodów przeciw Moskwie, a następnie szczęśliwego pożycia pod wspólnym dachem, w odrodzonej i zreformowanej Rzeczypospolitej. Dopiero mając w ten sposób przerobione *Proroctwa* można było już łatwo, bez zbyt karkołomnych przeskoków,

---

[17]) *L. cit.* str. 53.

przejść do koncepcji, w której Polska odgrywa rolę wyłącznie dominującą, jak to widzimy w tekstach krakowskim i rappers-wilskim.

A więc już sama zbyt wielka rozbieżność ideologiczna między zachowanymi szczątkami ukraińskiej wersji a najdawniejszą ze znanych dziś redakcji polskich przemawia za przypuszczeniem, że tekst, który sfabrykowano w r. 1792, nie był oryginałem pierwotnym. Ale niezależnie od tego mamy także inne względy, skłaniające do poszukiwania najdawniejszej koncepcji politycznych „proroctw” Wemyhory w czasach bardziej odległych, a mianowicie w pierwszej połowie XVIII wieku.

III.

Już w poprzedniej swej rozprawie o Wernyhorze zwracałem uwagę na zapisane przez ks. Izopolskiego ślady tradycji, związującej postać tego wieszcza z Mazepą lub Orlikiem. Przytoczyłem tam także odpowiedni ustęp z *Trzech wieszczb* Lucjana Siemieńskiego[18]). Warto też przypomnieć tego stuletniego zaporożca Piotra Kmetę, który opowiadał, że „Mazepa nie umarł, aż po zrujnowaniu Siczy... a żył futorem na korsuńskich stepach, nazywał się Bondar i uczył łoburów[19]) grać, to śpiewać, a potem ich rozsyłał po świecie, aby o Mazepie śpiewali, ta na Moskałów buntowali”[20]). W kilkanaście lat później w Potoku (pow. kaniowski) pewien 70-letni pasiecznik znów opowiadał księdzu Tzopolskiemu, że niedaleko traktu kopaczewskiego na futorze żył stary dziad nazwiskiem Bondar, co uczył łoburów śpiewać i rozsyłał ich po świecie, aby *wełyczaly* Mazepę i buntowali naród na Moskwę[21]). A Włodzimierz Antonowicz w Makiedonach słyszał, że to sam Wernyhora założył był szkołę bandurzystów, uczył ich pieśni o kozactwie i rozsyłał po świecie — oczywiście w tym samym celu [22]).

Zachowała się więc w pamięci ludu ukraińskiego wieść o działalności emisariuszy Orlika. A że tradycja wiązała te agitacje z imieniem Wernyhory, wiec niektórzy badacze, jak wiemy, byli przekonani, że pod tym imieniem kryje się sam Orlik, albo przynajmniej ktoś z najgorliwszych jego wysłanników. Warto będzie przytoczyć tutaj pogląd Wł. Antonowicza, jednego z najlepszych w swoim czasie znawców historii kozaczyzny: twierdził on, że Wernyhora „jak się zdaje, był człowiekiem początku XVIII w., który należał do swoistej organizacji, założonej przez Orli-

---

58) *Wernyhora,* str. 9 (396), 13 (400) 14 (401).

"') Wydrukowano błędnie: toburów.

20) Erazm Izopolski. *Dumy, pieśni i skazki ludu ukraińskiego,* „Biblioteka Warszawska” 1858, Nowa seria, tom II, str. 89.

*) Tamże, str. 89 — 90.

") Literaturno-Nauk. Wistnyk”, j. p., str. 400.

ka i jego współczesnych dla propagandy wśród ludu”[23]). A także prof. Witold Klinger, który poprzednio Wernyhorę uważał za historyczną postać z okresu koliszczyzny, zmienił teraz zdanie i w ostatniej swej rozprawie pisze: „Może za śmiałym byłoby wraz z Wacławem Lipińskim... przypuszczać, że Wernyhora podania to fantastyczne przetworzenie postaci samego Filipa Orlika.... jest jednak, moim zdaniem, wielce prawdopodobne, że wśród licznych przezeń na Ukrainę wyprawionych emisariuszów — czerńców, lirników, bandurzystów — znalazł się ktoś, talentem poetyckim odarzony, przezwiska zaś Wernyhory używający, który pierwszy użył formy proroctwa, rychłe wyzwolenie Ukrainy spod jarzma moskiewskiego zapowiadającego” [24]).

Na takie stanowisko chętnie się piszę, gdyż za nim w istocie przemawia wiele względów[25]). Być może, że w istocie, jak głosi tradycja, ten Wernyhora uczył bandurzystów pieśni politycznych oraz sposobu prowadzenia propagandy w duchu dążeń hetmana Filipa Orlika i popierającej go, a przynajmniej współczującej z nim patriotycznej starszyzny kozackiej. Może też rzeczywiście posiadał on reputację znachora i opierając się na niej głosił „proroctwa”, które miały jednać umysły ludu ukraińskiego dla dążeń patriotów kozackich i przeszkadzać pogodzeniu się z rządami rosyjskimi. I jestem przekonany, że właśnie w tych. czasach ktoś ułożył i puścił w kurs pierwszą pisemną redakcję *Proroctw Wernyhory;* może stało się to wkrótce po śmierci zna-

*) Tamże, str. 300 — 400.

u) „Przegląd Współczesny” 1928, III, str. 89 — 90.

“) Wyraziwszy zacytowany wyżej pogląd, prof. Klinger w dalszym ciągu polemizuje z argumentami przeciw historyczności postaci Wernyhory. Powołuje się na konspiracyjny charakter jego działalności, który ma tłumaczyć brak dokumentalnych danych, a następnie kreśli obraz ogólnego zniszczenia ziem ukraińskich po okresie tzw. „Ruiny”. Stwierdzając, że w takich warunkach niepodobna „wymagać autentycznej metryki ani aktu zejścia Wernyhory”, pisze na końcu: „Po wyjaśnieniach powyższych mam chyba prawo powiedzieć, że przeciwko historyczności tej postaci dowodów przekonywujących pp. T. i P. Kostrubowie dotychczas nie dostarczyli” (str. 91). Mógłbym do tego zauważyć, że zawsze trudniej dowieść n i e i s t n i e n i a jakiejś postaci, niż wykazać dokumentalnie, że jest ona właśnie historyczną; powinien bym więc raczej czekać, aż prof. Klinger udowodni historyczność Wernyhory jakimś wiarygodnym świadectwem współczesnym. Ale nie o to idzie: oto Szanowny Autor zapomniał, że my występowaliśmy przeciw historyczności Wernyhory-proroka z c z a s ó w k o l i s z c z y z n y. Nie mogłem i w dalszym ciągu nie mogę uwierzyć, żeby mogła istnieć taka bądź co bądź wybitna postać w czasach stanisławowskich, a żebyśmy mimo — powtarzam — wielkiej obfitości dokumentów, relacji, listów, wspomnień etc. o okresie koliszczyzny i konfederacji barskiej nie mieli o nim ani j e d n e j w z m i a n k i współczesnej. Zupełnie inaczej jednak przedstawia się sprawa, gdy idzie o czasy dawniejsze, właśnie bezpośrednio po *Ruinie* następujące. Satnowczo przeciwny historyczności wieszcza Wernyhory w czasach koliszczyzny, chętnie natomiast zgadzam się na przypuszczenie, że wśród emisariuszy Orlika mógł się znaleźć jakiś ad hoc „przepowiadający” przyszłość znachor, zwany Wernyhorą; przezwisko to mógł on kiedyś otrzymać przy jakiejś okazji na Siczy, na wzór imienia znanego bohatera kazek i podań ukraińskich.

chora, gdy osobistą jego działalność trzeba było zastąpić autorytetem wygłoszonych przezeń proroctw (może nawet „podyktowanych przed śmiercią” — jak później panu Suchodolskiemu; i ten motyw mógł się już tutaj znajdować).

Za tym, że pierwsza redakcja *Proroctw Wernyhory* powitała w związku z planami i działalnością hetmana — emigranta Orlika, przemawia także brzmienie niektórych przepowiedni w dochowanych tekstach piśmiennych. A więc przede wszystkim ci Turcy i Anglicy, których niewłaściwość dla roku 1809 odczuwał i zaznaczył prof. Stanisław Pigoń. Chociaż uczony ten znalazł dla nich tłumaczenie, powołując się na zawarcie przymierza turecko-angielskiego w roku 1808 — to jednak nie może ono nas zadowolić. Jakoś trudno w to uwierzyć, żeby autor redakcji krakowsko-rapperswilskiej, snujący fantazje na temat politycznej przyszłości w czasie największego rozkwitu potęgi Napoleona, oparł swą kombinację na stosunkowo drobnym fakcie sojuszu sułtana z daleką Anglią. Za to nadzieje podobne mógł żywić Orlik, zwłaszcza w latach 1719 — 1720, gdy stosunki polityczne w Europie zaczęły się układać korzystnie dla sprawy ukraińskiej.

Już w roku 1716 niektórzy sprzymierzeńcy Piotra I w wojnie północnej zaczynają obawiać się nadmiernego wzrostu potęgi Rosji. Dania, elektor hanowerski i król Anglii Jerzy 1, a poniekąd także August II zaczynają zwracać się przeciw caroWi. Zarysowuje się zwłaszcza coraz wyraźniejszy antagonizm między Piotrem a Jerzym I, który ostatecznie zawiera formalny sojusz przeciw Rosji z cesarzem Karolem VI oraz Augustem II jako elektorem saskim (5 stycznia 1719). Celem głównym tej koalicji miała być obrona niepodległości Polski przeciw zakusom Rosji i Prus. Zarówno August II jak i król Jerzy zwracają się do cara z żądaniem zabrania swych wojsk z Rzeczypospolitej. Równocześnie Jerzy I robi starania w celu odciągnięcia Prus od sojuszu z Moskwą. Pod jego naciskiem Szwecja zawiera pokój z Prusami i całą swą uwagę zwraca na wojnę przeciw Rosji. Flota angielska miała wziąć udział w blokadzie portów rosyjskich obok szwedzkiej; na lądzie zaś miano przeciw Piotrowi wystawić siedemdziesięciotysięczną armię.

Równocześnie zaczyna się akcja w wielkim stylu dla wciągnięcia do koalicji Polski (dotychczas należał tu August II jedynie jako elektor saski) oraz Turcji. W Polsce oprócz ministra saskiego Flemminga pracują w tym kierunku posłowie angielski i szwedzki, rozwijając świetne perspektywy, jakie miał dla Rzeczypospolitej otworzyć nowy sojusz. W Konstantynopolu zaś dyplomaci austriaccy i angielscy ze wszystkich sił starają się przekonać Portę o konieczności czynnego wystąpienia przeciw Rosji; a królowa szwedzka wysłała w tym celu specjalną notę do sułtana.

W takiej sytuacji naturalnie otwierały się nowe widoki także dla sprawy ukraińskiej. Toteż hetman Orlik rozwija teraz go-

rączkową działalność dyplomatyczną; przede wszystkim zaczyna pertraktować z rządem szwedzkim, z Augustem II i z Rzeczpospolitą. Zdając sobie sprawę z tego, że o wiele więcej mógłby uzyskać dysponując jakąś konkretną siłą, Orlik postanowił opuścić Szwecję, gdzie od kilku lat bawił, przedostać się do przebywających wówczas pod tatarską „protekcją” zaporożców i na ich czele wraz ze sprzymierzonymi wojskami turecko-tatarskimi wyruszyć na Ukrainę. Tam spodziewał się znacznie powiększyć swoje siły; a stanąwszy raz na czele znaczniejszej armii na terytorium Ukrainy, hetman tym samym stałby się czynnikiem, z którym wszyscy zainteresowani musieliby się liczyć. Maksymalnym na razie programem jego było złączenie prawo- i lewobrzeżnej Ukrainy pod swą buławą oraz stworzenie z niej jednostki autonomicznej w związku z Polską. Sam Orlik przekonywał o korzyści takiego rozwiązania sprawy ukraińskiej z jednej strony Augusta II, któremu przedstawiał widoki na wzmocnienie władzy królewskiej, opartej o stutysięczną armię kozacką, a z drugiej wpływowych magnatów polskich, którym wskazywał na sposobność odzyskania Zadnieprza, a także powetowania innych strat, np. odzyskania Smoleńska. A równocześnie tę samą koncepcję podtrzymywał pełnomocnik rządu szwedzkiego dla pertraktacyj z Polską, generał-lejtnant Trautwetter[20]).

Na takim to tle politycznym i wśród takich wydarzeń powstały zapewne pierwsze „proroctwa” Wernyhory. Widzimy, że było tam miejsce nie tylko na bitwę u stóp mogił Perejńata i Perepiatychy, ale również na owych Turków i Anglików, nie bardzo pasujących do roku 1809 [27]). A wobec Orlikowego planu złączenia całej Ukrainy pod zwierzchnością króla polskiego można śmiało przypuścić, że już ta redakcja od razu przejawiała orientację na Polskę, choć naturalnie ogólny jej charakter musiał być zupełnie odmienny, niż w późniejszej wersji polskiej.

Za takim właśnie początkiem pierwotnych *Proroctw Wernyhory* przemawia jeszcze jedna okoliczność: oto wśród ściśle poli-

---

M) Dokładnie przedstawia te wypadki oraz plany i działalność Orlika w tych czasach B. Krupnicki: *Het'man Pylyp Orłyk (1672 — 17A2). Ofllad jaho politycznoji dijalnosty,* Prace Ukraińskiego Instytutu Naukowego tom XLII, Warszawa 1938, str. 110 i nast. Por. także W. Konopczyński, *Polska a Szwecja (1660 — 1795),* Warszawa 1924 — oraz Alfred Jensen, *Orlyk w Szwecji,* Zapysky Naukowoho Towarystwa im. Szewczenka, tom XCII, Lwów 1909.

U Tu można by wysunąć zarzut, że Anglia nie należała właściwie do koalicji przeciwrosyjskiej, zawartej w roku 1719. Jednakże, jak widzieliśmy, flota angielska miała brać udział w działaniach wojennych. A może nie bez znaczenia jest okoliczność, że najdawniejsze zachowane teksty (krakowski, rapperswilski i kijowski) mówią nie o *Anglikach,* tylko o *królu angielskim?* Tak stylizując tę przepowiednię jej autor mógł właśnie pamiętać o tym, że do koalicji należał Jerzy I tylko jako elektor hanowerski; później o tym zapomniano — iw redakcji warszawskiej mamy już po prostu *Anglików.*

tycznych przepowiedni we wszystkich tekstach znajdujemy jedno proroctwo o zupełnie odmiennym charakterze, a mianowicie, że *w znacznej części świata odmieni się nabożeństwo.* Po co właściwie Wernyhora wpakował tutaj taką przepowiednię — zupełnie na pozór bez sensu i bez najmniejszego związku z innymi? Odpowiedź na to pytanie wydaje się bardzo trudna; a jednak i tę zagadkę możemy rozwiązać, gdy przyjmiemy, że cały pierwotny utwór powstał w czasach Orlika.

Jak wiadomo, do spodziewanej wielkiej wojny przeciw Rosji wtedy nie doszło: zakończono konflikty traktatami. A gdy i nowe naprężenie na przełomie 1726 i 1727 roku nie doprowadziło do oczekiwanego wybuchu, hetman-emigrant powziął nowy plan akcji dyplomatycznej: zamierzył uzyskać poparcie Stolicy Apostolskiej, proponując nawrócenie Ukrainy na katolicyzm. W ten sposób, za pośrednictwem papieża, spodziewał się wyjednać uznanie swych praw do Prawobrzeżnej Ukrainy przez Rzeczpospolitę, a także zdobyć poparcie cesarza dla swoich pretensji do Zadnieprza. W tym celu wchodzi Orlik w stosunki z pretendentem do tronu angielskiego Jakubem Edwardem Stuartem, który jako gorliwy katolik cieszył się wielkimi względami Klemensa XI; z drugiej strony robi odpowiednie kroki przez jezuitów, z którymi zawsze pozostawał w dobrych stosunkach. Przez nich też przesyła do Rzymu obszerny memoriał w tej sprawie, z dnia 5 sierpnia 1727[28]). W memoriale tym, pod warunkiem, że

„Respublica (scil. Polska) assenserit Regis Sui promissis, quae Portae dedit, de assignanda mihi in eadem Ucraina Citeriori (c= Prawobrzeżnej) sede Ducali”, obiecuje hetman „in uno anno non vi, persecutione, et oppressione, uti Poloni ex zelo minus ordinato faciunt, sed representatione errorum et haeresum Graecae modernae Ecclesiae quae ibi nec noscuntur nec audiuntur... Provinciam illam ad unionem cum Romana Ecclesia adducere” [20]).

Jak poprzednie, tak i te plany Orlika spełzły na niczym. Ale bardzo prawdopodobnym się wydaje przypuszczenie, że tymczasem znalazły one swe odbicie w *Proroctwach Wernyhory.* Na wszelki wypadek nie szkodziło przygotować trochę umysły ludzkie Ukrainie na możliwą zmianę; a więc „przepowiedział” Wernyhora odmianę nabożeństwa w znacznej części świata.

Za tym, że apokryf ten powstał nie później jak w pierwszej połowie XVIII wieku, przemawia również konsekwentne używanie terminów „Moskale” i „moskiewski”; gdyby go sfabrykowano dopiero później, mielibyśmy raczej „Rosjanie” i „rosyjski” —

“) B. Krupnicki, *Het’man Pyłyp Orlyk,* str. 147 — 149. Cały ten memoriał z kopii zachowanej w Archiwum Akt Dawnych w Warszawie wydrukował wraz z kilku innymi listami prof. Iwan Ohienko (por. nast. przypisek).

U Iwan Ohienko, *Warszaws’ka zbirlca pi'o Orlyka,* „Zapysky Czyna Św. Wasyłija Wełykoho” tom VI, zesz. 1 — 2, Lwów 1935, str. 206.

terminy szeroko rozpowszechnione już w epoce konfederacji barskiej. Wreszcie możliwość późniejszego początku pierwotnej koncepcji *Proroctw* stanowczo wyklucza przytoczona poprzednio przepowiednia o przyjęciu chrześcijaństwa przez Tatarów. Podobny pomysł mógł powstać jedynie w tych czasach, gdy łupieżcze wyprawy hordy krymskiej stanowiły dla ziem ukraińskich niebezpieczeństwo jeszcze aktualne, nie przedawnione.

Wszystkie te okoliczności, według mego zdania, niezbicie dowodzą, że *Proroctwa Wernyhory* w swojej najbardziej pierwotnej postaci musiały powstać nie później jak z końcem trzeciego dziesięciolecia XVIII wieku i że autora ich szukać należy wśród pozostającej pod rozkazami, a przynajmniej pod wpływem hetmana Orlika starszyzny kozackiej.

Gdy idzie o treść tej pierwotnej redakcji, to musiała ona zawierać te właśnie przepowiednie o charakterze ukraińskim, które odszukaliśmy bądź w tradycji ludowej na Ukrainie, bądź też w zachowanych tekstach wersji polskiej.

Rzecz jasna, że w obu wypadkach doszły do nas poszczególne proroctwa nie w formie pierwotnej, ale zniekształcone. W każdym razie jednak mamy dość materiału, żeby się pokusić o rekonstrukcję przybliżonego wyglądu całości w tej najdawniejszej redakcji, którą moglibyśmy nazwać Orlikowską. Opierając się na zachowanych szczątkach i wprowadzając pewne poprawki w duchu ideologii obozu hetmana Orlika, można przyjąć, że zawierała ona proroctwa następujące:

1. Pan Bóg ma w szczególnej swojej opiece Ukrainę; a chociaż za niechowanie przykazań Jego lud *ukraiński*[30]) dotknięty został niewolą moskiewską[31]), lecz to wkrótce przeminie i będzie znowu dobrze w Ukrainie.

2. Tatarzy nawrócą się wszyscy na wiarę chrześcijańską i nie będą więcej napadać na Ukrainę, palić, mordować i wybierać niewolnika, a będą żyli w zgodzie z kozakami[32]).

3. *Hetman powróci z wygnania z zaporożcami; przyłączą się do niego także pułki kozackie z Hetmańszczyzny i wojsko polskie.* Razem wpadną na obóz moskiewski w jarze Hanczarychy, Moskali pobiją i gnać będą do mogił Perepiata i Perepiatychy, gdzie drugi obóz moskiewski stanie, wszędzie ścieląc trupem moskiew-

---

30) Tekst tej przepowiedni według Izopolskiego; wyrazy kursywą wydrukowane zarówno tutaj, jak i w dalszych proroctwach, to moja rekonstrukcja przypuszczalnego brzmienia pierwotnego tekstu z czasów Orlika — oczywiście w przybliżeniu.

31) U Izopolskiego: „niewolą panów, głodem, morem i wojną".

32) Tekst odtwarzam tu swobodnie na podstawie wiadomości Białyniaka (p. wyżej). Zaznaczam, że i ta „przepowiednia" mogła mieć wyraźny cel polityczny: przecież Tatarzy przede wszystkim ruszyć mieli z zaporożcami na Ukrainę w razie rozpoczęcia kampanii przeciwmoskiewskiej — a więc, być może, w ten sposób usiłowano budzić przychylne dla nich nastroje wśród ludności Ukrainy.

skim. Do *kozaków* i Polaków przyłączy się Turczyn i Anglik®[3]), pójdą przez Kijów, zawalając Dniepr trupami moskiewskimi, i zajdą daleko w kraj moskiewski[34]).

4. Cała Ukraina po obu brzegach Dniepru połączy się i będzie wolna jako Hetmańszczyzna pod zwierzchnością króla polskiego[33]).

5. W znacznej części świata odmieni się nabożeństwo; nastaną nowe rządy, stare upadną — i szczęśliwość trwać będzie przez lat 300. A co dalej będzie, mówić mi nie wolno, bo by Dniepr wystąpił ze swoich brzegów[36]).

Tak mniej więcej — może jeszcze z dodatkiem o rozsypaniu prochów Wernyhory po całym świecie — musiało wyglądać pierwsze sformułowanie *Proroctw Wernyhory,* powstałe w czasach Orlika. Nawiązując do krążących wśród ludu ukraińskiego starych podań o jarach i mogiłach, dawały one wyraz pragnieniom i spodziewaniom emigrantów ukraińskich, grupujących się około następcy Mazepy i miały służyć jako przemawiająca potężnie do wyobraźni ludu ulotka agitacyjna czy odezwa. Nic natomiast nie przemawia za tym, żeby już ta pierwotna redakcja zawierała jakiekolwiek *vaticinia ex eventu;* te ostatnie powstały dopiero później, w wersji polskiej.

Bo wbrew stanowisku prof. Witolda Klingera sądzę, że jednak ta przeróbka *Proroctw,* której dokonano w czasach stanisławowskich, była dziełem raczej Polaka, niż Ukraińca.

IV.

Wyrażając przekonanie, że autorem elaboratu z r. 1792 był Ukrainiec, prof. Klinger wychodził z założenia, że było to pierwsze sformułowanie tzw. proroctw Wernyhory. Gdy jednak przyjmiemy, że wtedy powstała tylko przeróbka, dokonana na podstawie gotowego tekstu dawniejszego, odpadnie najważniejszy argument przeciw autorstwu Polaka. Człowiek, który w epoce rozbiorów sporządził polską wersję *Proroctw Wernyhory,* nie musiał znać podań ukraińskich o Perepiacie itp.; odpowiednie

---

“) Pierwotnie może było tu: *król angielski* — podobnie jak w następnym (dziewiątym) proroctwie w redakcji krakowsko-rapperswilskiej.

**) Poza hipotetycznym zdaniem pierwszym, tekst zasadniczy tego proroctwa z drobnymi tylko odmianami mamy we wszystkich zachowanych redakcjach wersji polskiej; z zapisaną z podania ustnego wersją ukraińską wiąże się ta przepowiednia — jak wspominaliśmy — przez motyw zawalonego trupami Dniepru.

•[15]) Zniekształcone resztki tej przepowiedni zachowały się we wstępie do *Proroctw* w redakcjach późniejszych; zastosowano je tam do koliszczyzny i zupełnie przekręcono.

:“) Zachowane jako punkt końcowy redakcji późniejszych — w różnych wariantach. Stylowo najodpowiedniejszy tutaj termin — 300 lat — biorę z redakcji krakowsko-rapperswilskiej. W tekście kijowskim mamy „lat 30”, oczywiście mylnie, zamiast pierwotnych trzystu.

miejsca odpisał po prostu z redakcji Orlikowskiej. Zresztą autor tej przeróbki mógł sobie być *gente Ruthenus,* ale w każdym razie był *natione Polonus,* gdyż dokonał zasadniczej transformacji całego utworu pod względem ideologicznym: apokryfowi, będącemu wyrazem ukraińskich dążeń niepodległościowych, nadał charakter polski[37]).

Naturalnie tutaj nasuwa się pytanie, kto był tym autorem. Nie mam zamiaru obecnie zajmować się tym zagadnieniem; wspomnę tylko o jeszcze jednej wskazówce, która zwraca podejrzenie w kierunku imci pana Suchodolskiego. Mianowicie Kajetan Rzepecki w swych *Pamiętnikach* podaje, że podczas jego pobytu w Makiedonach proboszcz miejscowy o. Załużny radził mu udać się do Korsunia, gdzie prawie każdy mieszkaniec ma u siebie przepowiednie Wernyhory, „które im dawniej p. Suchodolski, były starosta korsuński, r o z p i s ał i p o r o z d a w a ł”[38]). Jeżeli ten szczegół jest autentyczny[39]), to tradycja podobna byłaby bardzo ważną poszlaką; skombinowana zaś ze znanymi dotychczas wskazówkami o jakimś związku między Suchodolskim a *Proroctwami,* dałaby nam prawo podejrzewać dzierżawcę starostwa korsuńskiego o autorstwo wersji polskiej.

W każdym razie twórca tej pierwszej polskiej redakcji *Proroctw Wernyhory* musiał wprowadzić bardzo poważne zmiany w porównaniu z brzmieniem utworu w wersji ukraińskiej. Jak już wspomniałem, wprowadził on zapewne przepowiednie *ex eventu: o* koliszczyźnie, o pierwszym rozbiorze, może także o zrujnowaniu Siczy — i o zjeździe monarchów w roku 1787 (jeże-

---

") Ze względu na brak odnośnego tekstu, dotychczas przynajmniej nie odszukanego, twierdzenie to ma charakter hipotezy. Jednakże, jak już poprzednio wspomniałem, między zrekonstruowaną redakcją Orlikowską a odnalezioną przez prof. Pigonia krakowsko-rapperswilską zachodzi tak wielka rozbieżność, że musimy przyjąć konieczność istnienia jakiegoś ogniwa pośredniego. Do tego samego wniosku skłaniają także argumenty prof. Klingera, przytoczone na dowód, że redakcja krakowsko-rapperswilska nie była najdawniejszą.

“) Białyniak, *Pamiętniki starego żołnierza,* str. 358; por. *Opis Zapóroża i Ukrainy,* str. 102.

*) Rzepecki podróż swą po Ukrainie odbywał w roku 1817, jako młodzieniec siedemnastoletni, *Pamiętniki* zaś wydał, a prawdopodobnie i napisał, dopiero po 60 latach; chociaż więc, jak sam podaje, opierał się on na dokładnych notatkach własnych oraz towarzysza podróży, Juliana Godlewskiego, trudno dziś w pełni dowierzać ścisłości jego informacji. Nieufnie do nich nastraja zwłaszcza okoliczność, że z dwóch podanych przezeń tekstów *Proroctw Wernyhory* jeden, jakoby odpisany w r. 1817 z egzemplarza, będącego własnością ks. Strachoty Zawierusznego w Daszowie nad Sobem, jest prawie dosłownie zgodny z tym, jaki czytamy w powieści Czajkowskiego. Być może, że zatraciwszy gdzieś skrypt autentyczny, a mając wrażenie podobieństwa, staruszek pomógł sobie w tym wypadku tekstem powieści. Z tego jednak jeszcze nie wynika, że wszystkie jego wiadomości muszą być wyssane z palca. W każdym zaś razie podany wyżej szczegół zasługuje na uwagę; nie widzę bowiem powodu, dla którego autor *Pamiętników* miałby coś podobnego zmyślać.

li nb. ta redakcja nie powstała wcześniej) ; równocześnie zmieniał albo zupełnie usuwał te przepowiednie *ex provisu*, które zawierał tekst ukraiński. Zwłaszcza nie odpowiadał mu ten ustęp redakcji Orlikowskiej, który naród ukraiński zaliczył do wybranych przez Boga i cieszących się Jego szczególną opieką — gdy chodziło właśnie o wysunięcie na plan pierwszy przekonania, że Ukraina jest i pozostać powinna na przyszłość jedynie częścią polskiego organizmu państwowego. Zostało więc to proroctwo usunięte — i tylko słaby jego odblask zachował się w mglistych wyrażeniach w rodzaju tego, że „i Małorosja szczęścia zażyje” itd., podobnie jak w 10 punkcie redakcji warszawskiej; a niektórzy poprawiacze późniejsi wyrzucali ten ustęp zupełnie; nie ma go w redakcji kijowskiej ani też w krakowsko-rapperswilskiej. Jako już nieaktualne pod koniec wieku XVIII opuszczono proroctwo drugie, o przyjęciu chrześcijaństwa przez Tatarów. A ponieważ w następnej przepowiedni skreślony został obraz zajęcia całej Ukrainy, a w szczególności Kijowa, przez wojska polskie, przeto za zbędny został uznany także punkt czwarty, zapowiadający, że Hetmańszczyzna powróci pod zwierzchność króla polskiego; i tylko w części wstępnej pozostała o tym wzmianka, zniekształcona później przez kopistów (a może i redaktorów), którzy już nawet znaczenia wyrazu *Hetmańszczyzna* dobrze nie rozumieli. Zatrzymano natomiast końcowe proroctwo o zmianie nabożeństwa. Bo chociaż ono nie miało już żadnego sensu politycznego dla redaktora z epoki rozbiorów, to jednak wraz z zapowiedzią 300-letniej powszechnej szczęśliwości stanowiło bardzo efektowne zakończenie całości; toteż zachowano je we wszystkich redakcjach późniejszych.

Tak gdzieś między pierwszym a drugim rozbiorem — może rzeczywiście w roku 1792 — na podstawie nieznanego dziś pierwowzoru ukraińskiego powstała pierwsza redakcja *Proroctw Wernyhory* w wersji polskiej[40]).

---

*) Omawiając w tym artykule jedynie czas powstania pierwszej koncepcji samych *Proroctw,* nie zajmuję się tutaj dawniejszymi dziejami podania na gruncie ukraińskim. Wspomnę więc tylko nawiasem, że także w tym zakresie parę bardzo interesujących spostrzeżeń wypowiedział w swej cennej rozprawie prof. Witold Klinger. Uznając słuszność niektórych zarzutów tego badacza, jak np. co do interpretacji znaczenia wyrazu *piekło* we wzmiance Iwana Kotlarewskiego o Wernyhorze, nie mogę jednak zgodzić się ze wszystkimi wyrażonymi tam poglądami. Ale że jest to już zagadnienie dotyczące wyłącznie folkloru ukraińskiego, przeto zajmę się tym w osobnym szkicu, specjalnie tej kwestii poświęconym.

Z terenów ZSSR

POLITYKA.

Zwolnienie Litwinowa. Zmiana na owym stanowisku kierownika polityki zagranicznej w państwach nazywanych w ZSSR „kapitalistycznymi'', jest zawsze wydarzeniem bardzo poważnym. Osoba sternika polityki zagranicznej w tych państwach, jeżeli nie stanowi o jej całokształcie, to w każdym razie charakteryzuje ją, nadaje jej pewien styl, pewne zabarwienie. Takie nazwiska, jak Eden czy Ribbentrop, Daladier czy Beck — to nie tylko nazwiska osób, lecz charakterystyki polityki zagranicznej danego państwa.

Toteż t. zw. „świat kapitalistyczny” został poruszony, a nawet skonsternowany lakonicznym dekretem prezydium Rady Najwyższej ZSSR z dn. 3 maja r. b., zwalniającym wieloletniego komisarza spraw zagranicznych ZSSR, Litwinowa, ze stanowiska komisarza spraw zagranicznych — „na własne życzenie” — a mianującym na to stanowisko Mołotowa, prezesa rady komisarzy ZSSR.

Zmiana ta nastąpiła nie tylko niespodziewanie, lecz w momencie najbardziej ożywionych negocjacji angielsko-sowieckich, w których Litwinow odgrywał wybitną rolę, jako człowiek najbardziej do tych właśnie negocjacji powołany (żona Wałacha-Litwinowa, jak wiadomo, jest Angielką, podobno bliską krewną żony b. ministra Edena, sam zaś Litwinow w czasach przedwojennych długo mieszkał w Londynie). Teza Litwinowa o „pokoju niepodzielnym” i „zbiorowym bezpieczeństwie” znajdowała właśnie w Anglii duże zrozumienie.

Toteż prasa światowa dużo pisze na temat tej niespodziewanej dymisji, snując różne przypuszczenia co do przyczyn i stawiając różne hypotezy co do dalszych losów zagranicznej polityki Sowietów. Korespondenci zachodnio-europejscy z większą lub mniejszą fantazją podają naprz. opisy dramatycznych sprzeczek pomiędzy Litwinowym a Woroszylowym, które rzekomo odbywały się w Kremlu. Twierdzą, że zwolnienia Litwinowa domagały się „koła wojskowe”, niezadowolone z „powolności” Litwinowa przy paktowaniu z Anglią itp. W Londynie np. już 4 maja wiedziano, że zdymisjonowany komisarz ze wspaniałych apartamentów komisariatu wyprowadził się do „maleńkiego mieszkanka trzypokojowego”, co, jak na warunki moskiewskie, wcale nie zasługuje na pogardliwe określenie „mieszkanka”.

Żadnych komentarzy, poza stereotypowym zapewnieniem o stałości zagranicznej polityki sowieckiej, ani czynniki urzędowe ZSSK, ani prasa sowiecka nie podały. Kursują więc mocno niepewne pogłoski w prasie zachodnio-europej skie j.

Prasa państw „osi", zwłaszcza prasa włoska, nie kryje swej radości, uważając, że zwolnienie Litwinowa — to „klęska angielskiej polityki okrążania" *(Popolo di Roma* — 4.Y). Prasa zaś państw „demokratycznych" zdradza wielkie przygnębienie i trwogę, gdyż zwolnienie Litwinowa, tego „prawdziwego Europejczyka", świadczy o „bliskości przemian, które mogą okazać się fatalnymi dla równowagi europejskiej" *(Ordre* — 4.V.).

Na podstawie długoletniej obserwacji procesów, odbywających się w polityce ZSSR, wolno nam wyrazić pewien sceptycyzm co do przywiązywania tak wielkiej wagi do tej lub innej osoby urzędowej w ZSSR, nie wyłączając nawet tak zręcznego i w pewnym sensie rutynowanego negocjatora, jak Litwinow. Jeżeli nawet nastąpi jakiś zwrot w polityce zagranicznej ZSSR, to okoliczność, że Litwinow nie zajmuje obecnie stanowiska kierownika tego resortu (co wcale nie znaczy, że nie będzie on pracował w tym resorcie na stanowisku mniej widocznym) jest bez większego znaczenia. A to chociażby dlatego przede wszystkim, że polityka zagraniczna ZSSR *nigdy* nie zależała od osób, a w ostatnich czasach jest ściśle zależna od całokształtu sytuacji *wewnętrznej ZSSR.* Rozumie się przy tym, że z klęski hiszpańskiej, z niepowodzenia koncepcji „ludowofrontowej", z obecnego stanu Ligi Narodów i innych faktów i wydarzeń związanych na terenie międzynarodowym z nazwiskiem Litwinowa — rząd sowiecki wyciągnął wszystkie konsekwencje.

Na jedną wszak okoliczność warto zwrócić uwagę. Mianowicie na to, że Litwinow - Walach jest Żydem, Mołotow zaś — rdzennym Moskalem. W obecnych „rasistowskich" czasach to posiada swą specjalną wymowę.

Jeżeli więc weźmiemy pod uwagę od dłuższego czasu trwający w ZSSR proces swoistej „faszyzacji" sowieckiej w postaci totalistycznego „stalinizmu", jeżeli zważymy wyraźne dążenie rządu sowieckiego do przetworzenia ZSSR w *faktyczną* „Rosję", jeżeli wreszcie posłuchamy pogłosek o możliwości jakichś zakulisowych pertraktacji pomiędzy Stalinem a... Berlinem, wówczas oddanie dotychczas zbyt „zinternacjolizowanego" resortu zagranicznego ZSSR w ręce rdzennego Moskala — nabiera charakteru może naiwnego, lecz niemniej wymownego *gestu.*

Sprawy ideologiczne. Mimo iż konserwacja zwłok Lenina jest przedmiotem starannej i systematycznej troski rządu (jak donoszą *Izwiestija* 6.IV., profesorowie Zbarski i Sinielnikow znowu byli powołani do odnośnych prac restauracyjnych), zmiany, jakie odbywają się w dziedzinie ideologii leninowskiej, coraz bardziej nabierają charakteru tak radykalnego, że wkrótce z leninizmu - marksizmu — najbardziej podstawowych dogmatów — nie pozostanie prawie nic.

W artykułach ideologicznych czytamy długie filozoficzne odpowiedzi na zapytania młodzieży, dotyczące materializmu dialektycznego, zwłaszcza co do słynnego twierdzenia: „byt określa świadomość", twierdzenia, na którym zbudowany był cały gmach marksizmu - leninizmu.

Komsomolskaja Prawda z dn. 24.IV oświadcza, że materializm dialektycz-

ny został w swoim czasie zniekształcony przez „inteligentów partyjnych Łunaczarskiego, Bazarowa, Bogdanowa i innych”. To oni właśnie twierdzili, że „przejście do socjalizmu i komunizmu rzekomo wymaga specjalnych warunków materialnych, których nie da się wytworzyć za pomocą propagandy idei i haseł”. To oni właśnie, głosząc „wulgarny materializm”, doszli aż do „brutalnego podporządkowania świadomości — bytu”, podczas gdy „prawdziwi bolszewicy mieli zupełnie inny punkt widzenia”.

> Jeżeli materializm dialektyczny stwierdza prymat bytu i wtórność świadomości, to z tego jeszcze nie wypływa, że życie materialne, życie społeczne, stanowi czynnik pierwszy, a społeczna świadomość jest czynnikiem wtórnym, odbiciem pierwszego.

Dalej *Konis. Prawda,* wymyślając od „uczonych durniów i starych bab z II międzynarodówki”, energicznie podnosi

> potężną, ogromną organizującą, mobilizującą i przekształcającą siłę *idei.*

W ten sposób, dochodząc właściwie do czystego idealizmu, będącego, jak wiadomo, zaprzeczeniem wszystkiego tego, co głosili Marks — Engels — Lenin — Stalin, organ młodego pokolenia partyjnego poleca rozumieć materializm dialektyczny za pomocą litylko „mądrości stalinowskiej”.

Nie mniej zdumiewające wrażenie robi instrukcja dla organizacji bezbożniczych, opublikowana w *Bezbożnika* z dn. 21 kwietnia. Brzmi ona dosłownie :

> Obowiązkiem Stowarzyszenia Bezbożników Wojujących jest zdecydowane przeciwstawienie się jakimkolwiek bądź dążeniom do zwalczania religii środkami administracyjnymi.

Pozostaje jedynie — „oświatowa prasa propagandowa, odczyty, wykłady” wśród „zacofanych grup ludności”.

Czasopismo *Antirieligioznik* (Nr. 3), co prawda z okazji „prześladowań chrześcijaństwa przez neopogan hitlerowskich” — pisze wprost:

> prześladowania religii chrześcijańskiej ma charakter propagandy przeciwko pokojowi, kulturze, wolności; to środek do rozpalenia religijnej i narodowej walki, środek do przygotowania wojny.

W procesie tych przemian ideologicznych wynika konieczność wyszukiwania „pomyłek” u apostołów komuno-socjalizmu. Robi się to, rozumie się, bardzo ostrożnie. /Na razie obiektem częstych poszukiwań „pomyłek” jest przeważnie Engels, który zaczyna jak gdyby odgrywać rolę kozła ofiarnego przy rewizji marksizmu i uzgodnieniu go z wymogami czasu, czyli ze stalinizmem.

Czytelnicy *Uczitielskoj Gazie,ty* (dn. 17.IV) otrzymali odpowiedź na zapytanie „kiedy władze państwowe zaprzestaną wtrącać się do stosunków społecznych”, jak uczył Engels. Otóż ta „formuła Engelsa”, będąc *teoretycznie* prawidłową, jest abstrakcyjną i

> w żadnym razie nie może być zastosowana w ZSSR... gdzie niezbędne są: dobrze wyćwiczona armia, dobrze zorganizowane organy karne i mocny wywiad.

Co się tyczy prób propagowania idej — pod płaszczykiem cytat z Marksa — o zamieraniu państwa fprzy socjalizmie, o słabnięciu mechanizmu organów karnych itp.”, to tym

się zajmują jedynie „agenci wywiadu zagranicznego”, trockiści i bucharinowcy, wykonujący „dywersyjno-zdradzieckie zadania”.

Uroczystości pierwszego maja. Niespodzianką tegorocznych uroczystości 1 maja jest opublikowane dn. 26.IV w *Prawdzie* rozporządzenie Najwyższej Izby Kontroli ZSSR o *redukcji wydatków* na organizację święta sowieckiego. Tam też się dowiadujemy, że szereg kierowników poszczególnych organizacyj i urzędów, za zbyt hojne finansowanie tej imprezy, został już pociągnięty do odpowiedzialności.

Opublikowane w tymże numerze *Prawdy* „hasła na 1 maja 1939 roku” są w porównaniu z latami ubiegłymi, poważnie zredukowane, zarówno co do ilości, jak i treści „komunistycznej”.

Nie ma już tam nic ani o Chinach, ani o „heroicznym narodzie hiszpańskim”. Poważnie zmniejszone są liczne zazwyczaj hasła „walki z faszyzmem”. Dotychczasowe hasło „Niech żyje sojusz robotników i chłopów” — zastąpiono hasłem „Jedynego *frontu* robotników, chłopów i *inteligencji”*. Co do *„inteligencji”* — poświęcono jej wyłącznie specjalne hasło, jak również „sowieckiemu nauczycielowi ludowemu”.

To wszystko inowacje.

Ale wśród haseł 1939 r. spotykamy także dawno już nie używane i do pewnego stopnia archaiczne hasło z pierwszych lat panowania bolszewizmu. Hasło to brzmi:

> Dopędzić i wyprzedzić przodujące kraje kapitalistyczne pod względem ekonomicznym w ciągu najbliższych 10 — 15 lat!

Uzupełnienie tego tradycyjnego hasła przez dość nieśmiało postawiony aż *kilkunastoletniego* okresu robi wrażenie trochę dziwne, zwłaszcza, jeżeli wspomnimy o „tempach bolszewickich”, o „stachanostwie” i o tym, że owo „dopędzenie i wyprzedzenie” w ciągu minionych *piatiletek* uważano za fakt dokonany.

W dniu 1 maja odbyła się, jak zawsze, rewia wojskowa. Po raz pierwszy na trybunie byli obecni „przedstawiciele inteligencji” — literat Fadiejew i prokurator ZSSR — Wyszinski.

Na rewii przemawiał Woroszyłow, który m. in. powiedział:

> Nasz naród *lubi pokój...* Ale on także umie wojować. I nie tylko umie, lecz i *lubi wojować.*
>
> *(Izwiestija* — dn. 1.V).

To, obiektywnie mówiąc, dość paradoksalne zdanie *(lubi* pokój i *lubi* wojnę) *Prawda* uważa za „wyraz głębokich uczuć całego ludu”.

W opublikowanym z okazji 1 maja specjalnym rozkazie Woroszyłowa obok zadania obrony państwa sowieckiego dość niespodziewanie (i na pierwszym miejscu) stoi zadanie

> obrony niezależności *słabych* państw świata *kapitalistycznego.*
>
> *(Izwiestija* — dn. 1.V).

To nowe *zadanie* armii czerwonej jest bodaj największą sensacją sowiecką ostatnich czasów.

KULTURA.

Dyskusje przedstawicieli sztuki. Dnia 16 kwietnia w Moskwie odbyły się aż trzy zebrania elity świata artystycznego: pisarzy, aktorów i kompozytorów.

Oficjalnym celem zebrań było rozważanie nad rezolucjami XVIII zjazdu partyjnego. Oficjalną „ideologiczną” podstawą tych bądź co bądź niezwykłych zebrań (nie „zjazdów”!) były posunięcia taktyczno-ideologiczne partii „na odcinku inteligenckim.”

Lecz z odczytów, które prasa sowiecka poniekąd zbyt odważnie wydrukowała, można wątpić, czy władze administracyjne są zadowolone z mów i replik, wygłoszonych na tych zebraniach, mimo iż zebrania odbywały się według ustalonego w ZSSR porządku, z należną ilością pochwał na cześć „Genialnego”, „burzliwych oklasków” i tego wszystkiego, co w języku sowieckim nosi miano *podchalimażu* — rdzennie rosyjskie słowo o francuskich zakończeniu.

Ażeby dać pojęcie o tej, że tak powiemy, „dekoracyjnej” stronie zebrań, przytoczymy ustęp z przemówienia znanego i niewątpliwie wybitnego powieściopisarza sowieckiego, Leonowa, ustęp poświęcony referatowi Stalina:

> Na początku lata bywają takie błogie ranki, kiedy powietrze jest przezroczyste jakąś górską przezroczystością i głos człowieka płynie daleko - daleko, i wszystkie zdolności duchowe wyostrzone są niewiarygodnie, i oko widzi każdy szczegół i radość jest w naszym jestestwie, i dla rozumu jest szeroko i wielki jasny spokój wypełnia świat.
>
> To właśnie uczucie miałem po przeczytaniu referatu sprawozdawczego wodza.
>
> *(Prawda* — dn. 17.IV.).

A jednak padały na zebraniu podczas dyskusji słowa i zdania, które w atmosferze sowieckiej inaczej niż jako rewolucyjne nie da się zakwalifikować.

Oto pisarz Fadiejew w swym referacie m. in. powiedział:

> Chciałbym ujrzeć w naszych książkach odważną *szerokość poglądów* i *rozmaitość smaków.* Drganie, *oddech* świata, *burza* naszych czasów powinna brzmieć pomiędzy wierszami (!) naszych książek.
>
> *Możemy i chcemy* pisać *bez odrobiny strachu* *o osobliwości i smak autora.*
>
> *(Prawda* — dn. 17.IV.).

Fadiejew wzywał do „walki z *asekurowaniem się (pieriestrachowka)* pisarza i z *ubocznymi względami*”, które nie pozwalają „mówić prawdy w oczy” *(Wieczdiemiaja Moskwa* — 17.IV).

Pisarz Katajew wymagał, ażeby pisarze „odnosili się do siebie uczciwie”, „nie bali się satyry”, jako formy literackiej, mieli odwagę uczciwie oceniać słabe utwory słynnych lub odznaczonych orderami pisarzy, nawet takich jak Aleksy Tołstoj *(ibidem).* Stawiając tak rewolucyjne wymogi, Katajew co prawda kompensował je apelem do „wzmacniania moralno-politycznej jednolitości narodu sowieckiego”, ponieważ „idea i słowo są cementem” *(Prawda,* ibid.). Zresztą ostatnia powieść Katajewa — „Wracał żołnierz z wojny” — napisana została wolapiukiem rosyjsko-ukraińskim, widocznie dla osiągnięcia powyższego celu.

> Tematy *patriotyczne* — mówił Katajew — trafiają, niestety, często do rąk niepowołanych, które robią seryjnie *banalne i nieciekawe* opowiadanka pograniczne, wzbudzające *ohydę.*

Dalej wystąpił pisarz Dikowski przeciwko „bladości, sztuczności i fałszowi”.

> Niechże gdy sprawa idzie o życie — a sztuka, to życie (przezornie dodał Dikowski — *K.)* — nie będzie żadnych kompromisów ani co do młodości czy starości, ani

> co do zasług i orderów — dla *nikogo* i *nigdy*. (*Prawda* ibid.)

To samo, sądząc z bardzo skąpych streszczeń i wzmianek w prasie sowieckiej, miało miejsce również na innych zebraniach.

Na zebraniu pracowników teatru zabrał głos stary aktor d. Moskiewskiego Teatru Artystycznego (Stanisławskiego) — Moskwin, który mimo iż posiada wysokie odznaczenie — order Lenina i tytuł „artysty ludowego" — m. in. powiedział:

> Jeżeli chcemy rzeczywiście być „inżynierami duszy ludzkiej", jak pisarze, nie musimy *kłamać* w swej twórczości, nie musimy upraszczać tego, co jest złożone i w swej złożoności — wielkie.
>
> (*Prawda* _ 17.IY.).

Wtórował mu dyrektor Moskiewskiego Teatru Żydowskiego — Michoels, tak samo kawaler orderu i „artysta ludowy":

> Musimy wykorzenić w sobie, w swoim *środowisku* — schematyzm i klisze. (*ibidem).*

Tak samo skarżyli się na swym zebraniu kompozytorzy, wzywając do „świeżości, oryginalności, indywidualności", do porzucenia systemu protekcjonizmu i nienawiści wzajemnej (kompozytor Dzierżyński), do śmiałości (kompozytor Knipper).

Zwołane nieco później anologiczne zebranie krytyków tak samo było wypełnione tęsknotą za „uczciwością i prawdomównością" za „koniecznością wypowiadania na łamach prasy — *różnych punktów widzenia"* (krytyk Karawajewa). W dyskusjach były tak samo „szargane świętości" — nie tylko utwory A. Tołstoja, lecz nawet wiersze obecnego poety nadwornego rządu ZSSR, następcy zlikwidowanego Diemiana Biednego — Liebiediewa - Kumacza...

Szukając z okazji tych zebrań analogii i precedensów w dziejach sztuki sowieckiej, musimy, chcąc nie chcąc, przypomnieć światoburczą mowę na ostatnim wszechsowieckim Zjeździe Pisarzy w sierpniu 1934 roku — mowę... Bucharina, mowę, za którą Bucharin zapłacił zbyt drogo.

Toteż ostatnie posunięcie administracji sowieckiej „na odcinku sztuki", t. zn. zezwolenie na tego rodzaju wolność mówienia, wzbudza mimo woli pewien sceptycyzm i podejrzliwość. Wiemy bowiem dobrze, że tego rodzaju jaskółki słowne nigdy jeszcze w ZSSR trwalszej wiosny nie robiły i robić zresztą — ze względu na nieprzemijający reżym państwa i ściśle związaną z tym reżymem wiekuistą strukturę — *nie mogą.*

Pewne potwierdzenie naszego sceptycyzmu znajdujemy w komentarzach *Izwiestij,* poświęconych tym zebraniom. Organ oficjalny państwa zręcznie, że tak powiemy, obrócił kota ogonem i z powodu westchnień duszących się w atmosferze kłamstwa artystów, majestatycznie oznajmił, że tchórzostwo, brak uczciwości, lizusostwo i inne nałogi— to tylko resztki przeszłości i

> *„pieprzyki kapitalizmu",*

jak nie bez kozery wyraził się organ rządowy, dodając srogo, że zjawiska te są

> absolutnie obce ustrojowi sowieckiemu.

Czy nie należy p. p. artystom sowieckim, rozrzewnionym możliwością wyładowania utajonych tęsknot, wyciągnąć z tego ostrzeżenia naukę?

E. K.

Przegląd ogólny. W Nr 3-im „Probl. Eur. Wsch.” mówiliśmy już o tym, iż XVIII zjazd WKPB dla sowieckiego kierownictwa partyjnego stał się kolejną okazją do zorganizowania nowej fali „wyścigu pracy”. Ta odmiana „wyścigu pracy”: „socjalistyczne współzawodnictwo im. trzeciej pięciolatki”, o ile wierzyć prasie sowieckiej, ogarnęło zarówno przemysł, jak i rolnictwo sowieckie.

Pod hasłem wspomnianego współzawodnictwa minęły również tegoroczne wiosenne zasiewy w USSR. Według zestawień ludowego komisariatu spraw rolnych, w kołgospach USSR na 15 kwietnia rh. zasiano 6766,8 tys. hektarów kultur jarych, co stanowiło 58,7% projektowanych w tym roku zasiewów.

W powyższej liczbie 4251,4 tys. ha przypadało na zboża, 524,8 tys. ha na słoneczniki oraz 643,2 tys. ha na buraki cukrowe. Zasiewy zbóż na dzień 15.IV. rb. wykonano w 98,1%, słonecznika 85,0%, oraz buraków cukrowych w 60,1%.

Specjalne zarządzenie władz centralnych przypomniało po raz drugi kołgospom USSR o potrzebie przeprowadzenia walki ze szkodnikami buraków cukrowych oraz mówiło o tym, iż w wielu rejonach USSR kołgospy do tej walki nie są przygotowane.

Należy tu również zanotować datujące się od początku kwietnia rb. dwa zarządzenia Prezydium Najwyższej Rady ZSSR. Pierwsze — stwarza odrębny ludowy komisariat przemysłu budowlanego, drugie — dzieli dotychczasowy ludowy komisariat transportu na dwa komisariaty ludowe. Do kompetencji pierwszego z nich należeć mają wszystkie sprawy (flota, porty, budownictwo, remont statków itp.) komunikacji morskiej, do drugiego — analogiczne sprawy komunikacji rzecznej. Powyższa decentralizacja kierownictwa została podyktowana potrzebą zwrócenia szczególnej uwagi na wspomniane odcinki życia gospodarczego, które w swej pracy nie wykazywały pożądanych efektów.

Tempo pracy kolei USSR aczkolwiek na poszczególnych odcinkach wykazuje z dnia na dzień pewne wahania, to jednak utrzymuje się na ogół na poziomie nie słabszym, dość często nieco przewyższającym normy przewidziane przez plany. Wydajność pracy kolei USSR w dn. 16 kwietnia rb. na poszczególnych odcinkach wynosiła (w nawiasie % wykonania planów): kolej Stalińska naładowała 5,6 tys. wagonów (108,2%), Północno - Doniecka 7,0 tys. (94,0%), Południowo - Zachodnia 3.3 tys. (94,2%), Odeska 2,9 tys. (105,1%), Południowa 2,1 tys. (123,8%), Południowo - Doniecka 6,4 tys. (102,7%).

Produkcja metalowa w dn. 16 kwietnia rb. na południowej grupie fabryk USSR wynosiła: surówki — 23.3 tys. ton, stali 17,6 tys. ton oraz żelaza walcowanego — 15,3 tys. ton

Produkcja koksu i rudy żelaznej, a zwłaszcza rudy manganowej, w dużym stopniu nie dorównywała planom. Dzienna produkcja koksu w USSR w dniu 16.IV rb. wynosiła 41,1 tys. ton (94,5% planowań), produkcja rudy w trustach „Oktiabrskim”, „Dzierżyńskim” i „Leninskim” dała łącznie 45,1 tys. ton (przeć. 82,4% planu), produkcja rudy manganowej 3,1 tys. ton (47,2% planu).

Otwarcie tegorocznej nawigacji na Dnieprze ujawniło wysoki stopień dezorganizacji prac w transporcie rzecznym USSR, nad czym niżej zastanawiamy się nieco szerzej.

Żegluga wodna śródlądowa w gospodarstwie USSR należy do „wąskich miejsc”, ujawniło się to zwłaszcza z rozpoczęciem tegorocznej nawigacji na Dnieprze. Jak podają kijowskie „Wisti” (14.IV), wyznaczone przez rząd na 25 marca rb. terminy zakończenia prac związanych z remontem statków, nie zostały wykonane nawet w pierwszej połowie kwietnia. Dla przykładu można przytoczyć kijowską fabrykę remontu statków, która, zamiast 18-tu, w terminie oddała do eksploatacja tylko 5 statków.

„Papierowe metody kierownictwa”, jak piszą wspomniane „Wisti”, doprowadziły do tego, iż z momentem rozpoczęcia nawigacji nie wystarczyło statków do zapewnienia normalnego ruchu na linii Kijów — Dniepropietrowsk, z wielkim opóźnieniem otwarto bezpośrednią komunikację na linii Kijów — Chersoń, a cała żegluga na Dnieprze straciła ponad połowę miesiąca najdogodniejszego dla transportu czasu.

„Powtórzenie się starej historii” widzą „Wisti” w; rozpoczętej fali katastrof, które w roku ubiegłym kosztowały państwo około miliona rubli, a w roku bieżącym stały się również zjawiskiem codziennym. „W marcu, w ciągu kilku dni nawigacji — piszą „Wisti” — zarejestrowano 10 awaryj. W kwietniu nie zdarzył się jeszcze ani jeden dzień bez awaryj”-

W obliczu tej sytuacji, w której „niepowodzenia” w żegludze na Dnieprze nie były jedynym wyjątkiem, następuje wspomniany przedtem podział ludowego komisariatu transportu ZSSR na dwa odrębne komisariaty — transportu rzecznego i morskiego.

Przemysłowa kooperacja w ZSSR w planowaniach trzeciej pięciolatki jest czynnikiem powołanym do zaspokojenia stale wzrastającego w Związku Sowieckim głodu artykułów pierwszej potrzeby. Na XVIII Zjeździe WKPB mówcy podkreślali niecodzienne tempo rozwoju sowieckiej kooperacji przemysłowej, w szeregach której, według prasy sowieckiej, w ZSSR w ostatnich czasach znajduje się już 70 tys. przedsiębiorstw oraz 1700 tys. członków.

Tempo rozwoju przemysłowej kooperacji w USSR „Wisti” ilustrują następującymi danymi: Ogólna wartość produkcji w 1927 roku wynosiła 53,3, w 1932 roku 920,5, a w 1938 roku 2635 milionów rubli. W ostatnich czasach w 2,7 tys. spółdzielni przemysłowych zjednoczono 350 tys. członków.

Uwidocznione w powyższych danych tempo rozwoju sowieckiej „Promkooperacji” nie wzbudza jednak zbytniego zachwytu, gdyż jest ono jedynie odźwierciedleniem tempa, w jakim postępowała akcja przymusowej kolektywizacji produkcji i pracy przedrewolucyjnego rzemiosła i chałupnictwa.

Efekty pracy sowieckiej kooperacji przemysłowej są jednak nie wystarczające. Nie wykorzystuje ona, jak piszą „Wisti”, w całości wszystkich możliwości, które by mogły sprzyjać jej rozwojowi. Plany trzeciej pięciolatki wymagają od niej podwojenia produkcji. Ogólna wartość produkcji „promkooperacji USSR ma być zwiększona naprz. w 1942 roku do 5170 milionów rubli. Plany jednak rozmijają się z rzeczywistością i już w pierwszym roku trzeciej pięciolatki, czyli w 1938, „promkooperacja” ZSSR planowanych zadań nie tylko nie wykonała, lecz w niektórych okręgach, jak naprz., w okręgu Leningradzkim, wykazała nawet spadek produkcji.

J. L.

Od Redakcji

Numer niniejszy został ułożony i opracowany w porozumieniu z „Biurem Planowania Krajowego przy Gabinecie Wicepremiera i Ministra Skarbu”, które dostarczyło tekstów do artykułów:

1. Oś geopolityczna
2. Układy komunikacyjne państw szlaku
3. Obroty handlowe państw szlaku,

współuczestnicząc w redakcji pozostałych artykułów dotyczących szlaku Bałtyk — Morze Czarne.

Pismo ukazuje się 15 każdego miesiąca.

WARUNKI PRENUMERATY: W kraju: Rocznie — zł. 8, półrocznie — zł. 4. Za granicą podwójnie. Cena numeru pojedynczego 1 zł.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTR.: Warszawa, ul. Nowy świat 66 m. 13. Tel. 234.60. Przekaz rozrach. 392.

Redaktor i wydawca: WŁODZIMIERZ BĄCZKOWSKI.

NALEŻNOŚĆ POCZTOWA UISZCZONA GOTÓWKĄ.

Zakł. GraŁ „DRUKPRASA" Sp. z o. o. Nowy-Swiat 54, tel.: 615-56 i 242-40.

334

Treść poprzedniego (4) numeru

„Problemów Europy Wschodniej"